



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO 12\$80

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e a assinaturas do «Diário do Governo» e do «Diário das Sessões», deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional de Lisboa.

ASSINATURAS			
As três séries . . .	Ano 360\$	Semestre	200\$
A 1.ª série	» 140\$	»	80\$
A 2.ª série	» 120\$	»	70\$
A 3.ª série	» 120\$	»	70\$

Para o estrangeiro e ultramar acresce o porte do correio

O preço dos anúncios é de 4\$50 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a sua publicação de depósito prévio a efectuar na Imprensa Nacional de Lisboa.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros:

Decreto-Lei n.º 49 209:

Aprova, para adesão, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, concluída em Londres em 5 de Abril de 1966.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos

Decreto-Lei n.º 49 209

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovada, para adesão, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, concluída em Londres em 5 de Abril de 1966, cujo texto em inglês e a respectiva tradução para português vão anexos ao presente decreto-lei.

Marcello Caetano — Alfredo de Queirós Ribeiro Vaz Pinto — Horácio José de Sá Viana Rebelo — António Manuel Gonçalves Rapazote — Mário Júlio Brito de Almeida Costa — João Augusto Dias Rosas — José Manuel Bethencourt Conceição Rodrigues — Manuel Pereira Crespo — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira — Rui Alves da Silva Sanches — Joaquim Moreira da Silva Cunha — José Hermano Saraiva — José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira — José Estêvão Abranches Couceiro do Canto Moniz — José João Gonçalves de Proença — Lopo de Carvalho Cancellal de Abreu.

Promulgado em 27 de Novembro de 1968.

Publique-se.

Presidência da República, 26 de Agosto de 1969. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

International Convention on Load Lines, 1966

The contracting Governments,

Desiring to establish uniform principles and rules with respect to the limits to which ships on international voyages may be loaded having regard to the need for safeguarding life and property at sea;

Considering that this end may best be achieved by conclusion of a Convention;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

General obligation under the Convention

1) The contracting Governments undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention. Every reference to the present Convention constitutes at the same time a reference to the Annexes.

2) The contracting Governments shall undertake all measures which may be necessary to give effect to the present Convention.

ARTICLE 2

Definitions

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

1) «Regulations» means the regulations annexed to the present Convention.

2) «Administration» means the Government of the State whose flag the ship is flying.

3) «Approved» means approved by the administration.

4) «International voyage» means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

5) A «fishing vessel» is a ship used for catching fish, whales seals, walrus or other living resources of the sea.

6) «New ship» means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention for each contracting Government.

7) «Existing ship» means a ship which is not a new ship.

8) «Length» means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

ARTICLE 3

General provisions

1) No ship to which the present Convention applies shall proceed to sea on an international voyage after the date on which the present Convention comes into force unless it has been surveyed, marked and provided with an International Load Line Certificate, 1966, or, where appropriate, an International Load Line Exemption Certificate in accordance with the provisions of the present Convention.

2) Nothing in this Convention shall prevent an administration from assigning a greater freeboard than the minimum freeboard determined in accordance with Annex I.

ARTICLE 4

Application

1) The present Convention shall apply to:

- a) Ships registered in countries the Governments of which are contracting Governments;
- b) Ships registered in territories to which the present Convention is extended under article 32; and
- c) Unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a contracting Government.

2) The present Convention shall apply to ships engaged on international voyages.

3) The regulations contained in Annex I are specifically applicable to new ships.

4) Existing ships which do not fully comply with the requirements of the regulations contained in Annex I or any part thereof shall meet at least such lesser related requirements as the administration applied to ships on international voyages prior to the coming into force of the present Convention; in no case shall such ships be required to increase their freeboards. In order to take advantage of any reduction in freeboard from that previously assigned, existing ships shall comply with all the requirements of the present Convention.

5) The regulations contained in Annex II are applicable to new and existing ships to which the present Convention applies.

ARTICLE 5

Exceptions

1) The present Convention shall not apply to:

- a) Ships of war;
- b) New ships of less than 24 metres (79') in length;
- c) Existing ships of less than 150 tons gross;
- d) Pleasure yachts not engaged in trade;
- e) Fishing vessels.

2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating:

- a) The great lakes of North America and the river St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from cap des Rosiers to west point Anticosti island, and, on the north side of Anticosti island, the meridian of longitude 63° W;
- b) The Caspian sea;
- c) The Plate, Parana and Uruguay rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Norte, Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

ARTICLE 6

Exemptions

1) Ships when engaged on international voyages between the near neighbouring ports of two or more States may be exempted by the administration from the provisions of the present Convention, so long as they shall remain engaged on such voyages, if the Governments of the States in which such ports are situated shall be satisfied that the sheltered nature or conditions of such voyages between such ports make it unreasonable or impracticable to apply the provisions of the present Convention to ships engaged on such voyages.

2) The administration may exempt any ship which embodies features of a novel kind from any of the provisions of this Convention the application of which might seriously impede research into the development of such features and their incorporation in ships engaged on international voyages. Any such ship shall, however, comply with safety requirements which, in the opinion of that administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the ship and which are acceptable to the Governments of the States to be visited by the ship.

3) The administration which allows any exemption under paragraphs 1) and 2) of this article shall communicate to the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter called the Organization) particulars of the same and reasons therefor which the Organization shall circulate to the contracting Governments for their information.

4) A ship which is not normally engaged on international voyages but which, in exceptional circumstances, is required to undertake a single international voyage may be exempted by the administration from any of the requirements of the present Convention, provided that it complies with safety requirements which, in the opinion of that administration, are adequate for the voyage which is to be undertaken by the ship.

ARTICLE 7

Force majeure

1) A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

2) In applying the provisions of the present Convention, the contracting Government shall give due

consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of force majeure.

ARTICLE 8

Equivalents

1) The administration may allow any fitting, material, appliance or apparatus to be fitted, or any other provision to be made in a ship, other than that required by the present Convention if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or provision, is at least as effective as that required by the Convention.

2) The administration which allows a fitting, material, appliance or apparatus, or provision, other than that required by the present Convention, shall communicate to the Organization for circulation to the contracting Governments particulars thereof, together with a report on any trials made.

ARTICLE 9

Approvals for experimental purposes

1) Nothing in the present Convention shall prevent an administration from making specific approvals for experimental purposes in respect of a ship to which the Convention applies.

2) An administration which makes any such approval shall communicate to the Organization for circulation to the contracting Governments particulars thereof.

ARTICLE 10

Repairs, alterations and modifications

1) A ship which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. An existing ship in such a case shall not, as a rule, comply to a lesser extent with the requirements for a new ship than it did before.

2) Repairs, alterations and modifications of a major character and outfitting related thereto should meet the requirements for a new ship in so far as the administration deems reasonable and practicable.

ARTICLE 11

Zones and areas

1) A ship to which the present Convention applies shall comply with the requirements applicable to that ship in the zones and areas described in Annex II.

2) A port standing on the boundary line between two zones or areas shall be regarded as within the zone or area from or into which the ship arrives or departs.

ARTICLE 12

Submersion

1) Except as provided in paragraphs 2) and 3) of this article, the appropriate load lines on the sides of the ship corresponding to the season of the year and the zone or area in which the ship may be shall not be submerged at any time when the ship puts to sea, during the voyage or on arrival.

2) When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown on the International Load Line Certificate, 1966. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1025 and the actual density.

3) When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.

ARTICLE 13

Survey, inspection and marking

The survey, inspection and marking of ships, as regards the enforcement of the provisions of the present Convention and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the administration. The administration may, however, entrust the survey, inspection and marking either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it. In every case the administration concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

ARTICLE 14

Initial and periodical surveys and inspections

1) A ship shall be subjected to the surveys and inspections specified below:

- a) A survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment insofar as the ship is covered by the present Convention. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention;
- b) A periodical survey at intervals specified by the administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, material and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention;
- c) A periodical inspection within three months either way of each annual anniversary date of the certificate, to ensure that alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line and so as to ensure the maintenance in an effective condition of fittings and appliances for:
 - i) Protection of openings;
 - ii) Guard rails;
 - iii) Freeing ports; and
 - iv) Means of access to crew's quarters.

2) The periodical inspections referred to in paragraph 1), c), of this article shall be endorsed on the International Load Line Certificate, 1966, or on the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph 2) of article 6 of the present Convention.

ARTICLE 15

Maintenance of conditions after survey

After any survey of the ship under article 14 has been completed, no change shall be made in the structure, equipment, arrangements, material or scantlings covered by the survey, without the sanction of the administration.

ARTICLE 16

Issue of certificates

1) An International Load Line Certificate, 1966, shall be issued to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the present Convention.

2) An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with paragraph 2) or 4) of article 6.

3) Such certificates shall be issued by the administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the administration assumes full responsibility for the certificate.

4) Notwithstanding any other provision of the present Convention, any international load line certificate which is current when the present Convention comes into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is flying shall remain valid for two years or until it expires, whichever is earlier. After that time an International Load Line Certificate, 1966, shall be required.

ARTICLE 17

Issue of certificate by another Government

1) A contracting Government may, at the request of another contracting Government, cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with, shall issue or authorize the issue of an International Load Line Certificate, 1966, to the ship in accordance with the present Convention.

2) A copy of the certificate, a copy of the survey report used for computing the freeboard, and a copy of the computations shall be transmitted as early as possible to the requesting Government.

3) A certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag the ship is or will be flying and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under article 16.

4) No International Load Line Certificate, 1966, shall be issued to a ship which is flying the flag of a State the Government of which is not a contracting Government.

ARTICLE 18

Form of certificates

1) The certificates shall be drawn up in the official language or languages of the issuing country. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.

2) The form of the certificates shall be that of the models given in Annex III. The arrangement of the

printed part of each model certificate shall be exactly reproduced in any certificates issued, and in any certified copies thereof.

ARTICLE 19

Duration of certificates

1) An International Load Line Certificate, 1966, shall be issued for a period specified by the administration, which shall not exceed five years from the date of issue.

2) If, after the periodical survey referred to in paragraph 1), *b*), of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry of the certificate originally issued, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the original certificate for a period which shall not exceed five months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, material or scantlings which affect the ship's freeboard.

3) An International Load Line Certificate, 1966, shall be cancelled by the administration if any of the following circumstances exist:

- a) Material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;
- b) The fittings and appliances mentioned in subparagraph *c*) of paragraph 1) of article 14 are not maintained in an effective condition;
- c) The certificate is not endorsed to show that the ship has been inspected as provided in subparagraph *c*) of paragraph 1) of article 14;
- d) The structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship unsafe.

4):

- a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an administration to a ship exempted under paragraph 2) of article 6 shall not exceed five years from the date of issue. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate, 1966, under this article;
- b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph 4) of article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.

5) A certificate issued to a ship by an administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State.

ARTICLE 20

Acceptance of certificates

The certificates issued under the authority of a contracting Government in accordance with the present Convention shall be accepted by the other contracting Governments and regarded for all purposes covered by the present Convention as having the same force as certificates issued by them.

ARTICLE 21

Control

1) Ships holding a certificate issued under article 16 or article 17 are subject, when in the ports of other contracting Governments, to control by officers duly authorized by such Governments. Contracting Governments shall ensure that such control is exercised as far as is reasonable and practicable with a view to verifying that there is on board a valid certificate under the present Convention. If there is a valid International Load Line Certificate, 1966, on board the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

- a) The ship is not loaded beyond the limits allowed by the certificate;
- b) The position of the load line of the ship corresponds with the certificate; and
- c) The ship has not been so materially altered in respect to the matters set out in subparagraphs *a*) and *b*) of paragraph 3) of article 19 that the ship is manifestly unfit to proceed to sea without danger to human life.

If there is a valid International Load Line Exemption Certificate on board, such control shall be limited to the purpose of determining that any conditions stipulated in that certificate are complied with.

2) If such control is exercised under subparagraph *c*) of paragraph 1) of this article, it shall only be exercised in so far as may be necessary to ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea without danger to the passengers or the crew.

3) In the event of the control provided for in this article giving rise to intervention of any kind, the officer carrying out the control shall immediately inform in writing the consul or the diplomatic representative of the State whose flag the ship is flying of this decision and of all the circumstances in which intervention was deemed to be necessary.

ARTICLE 22

Privileges

The privileges of the present Convention may not be claimed in favour of any ship unless it holds a valid certificate under the Convention.

ARTICLE 23

Casualties

1) Each administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to ships for which it is responsible and which are subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the Convention might be desirable.

2) Each contracting Government undertakes to supply the Organization with the pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

ARTICLE 24

Prior treaties and conventions

1) All other treaties, conventions and arrangements relating to load line matters at present in force between Governments parties to the present Convention shall continue to have full and complete effect during the terms thereof as regards:

- a) Ships to which the present Convention does not apply; and
- b) Ships to which the present Convention applies, in respect of matters for which it has not expressly provided.

2) To the extent, however, that such treaties, conventions or arrangements conflict with the provisions of the present Convention, the provisions of the present Convention shall prevail.

ARTICLE 25

Special rules drawn up by agreement

When in accordance with the present Convention special rules are drawn up by agreement among all or some of the contracting Governments, such rules shall be communicated to the Organization for circulation to all contracting Governments.

ARTICLE 26

Communication of information

1) The contracting Governments undertake to communicate to and deposit with the Organization:

- a) A sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Convention for circulation to the contracting Governments;
- b) The text of the laws, decrees, orders, regulations and other instruments which shall have been promulgated on the various matters within the scope of the present Convention; and
- c) A list of non-governmental agencies which are authorized to act in their behalf in the administration of load line matters for circulation to the contracting Governments.

2) Each contracting Government agrees to make its strength standards available to any other contracting Government, upon request.

ARTICLE 27

Signature, acceptance and accession

1) The present Convention shall remain open for signature for three months from 5 April 1966 and shall thereafter remain open for accession. Governments of States members of the United Nations, or of any of the specialized agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the Convention by:

- a) Signature without reservation as to acceptance;
- b) Signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- c) Accession.

2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization which shall inform all Governments that have signed the Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit.

ARTICLE 28

Coming into force

1) The present Convention shall come into force twelve months after the date on which not less than fifteen Governments of the States, including seven each with not less than one million gross tons of shipping, have signed without reservation as to acceptance or deposited instruments of acceptance or accession in accordance with article 27. The Organization shall inform all Governments which have signed or acceded to the present Convention of the date on which it comes into force.

2) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention during the twelve months mentioned in paragraph 1) of this article, the acceptance or accession shall take effect on the coming into force of the present Convention or three months after the date of deposit of the instrument of acceptance or accession, whichever is the later date.

3) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Convention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

4) After the date on which all the measures required to bring an amendment to the present Convention into force have been completed, or all necessary acceptances are deemed to have been given under subparagraph b) of paragraph 2) of article 29 in case of amendment by unanimous acceptance, any instrument of acceptance or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended.

ARTICLE 29

Amendments

1) The present Convention may be amended upon the proposal of a contracting Government by any of the procedures specified in this article.

2) Amendment by unanimous acceptance:

a) Upon the request of a contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organization to all contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance;

b) Any such amendment shall enter into force twelve months after the date of its acceptance by all contracting Governments unless an earlier date is agreed upon. A contracting Government which does not communicate its acceptance or rejection of the amendment to the Organization within three years of its first communication by the latter shall be deemed to have accepted the amendment;

c) Any proposed amendment shall be deemed to be rejected if it is not accepted under sub-

paragraph b) of the present paragraph within three years after it has been first communicated to all contracting Governments by the Organization.

3) Amendment after consideration in the Organization:

- a) Upon the request of a contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, such amendment shall be communicated to all members of the Organization and all contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization;
- b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all contracting Governments for their acceptance;
- c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment;
- d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the contracting Governments to the present Convention;
- e) Nothing in this paragraph shall prevent the contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph 2) or 4) of this article.

4) Amendment by a conference:

- a) Upon the request of a contracting Government, concurred in by at least one-third of the contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention;
- b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the contracting Gov-

ernments shall be communicated by the Organization to all contracting Governments for their acceptance;

- c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment;
- d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph a) may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

5) Any amendments to the present Convention made under this article which relate to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid, or which are at a similar stage of construction, on or after the date on which the amendment comes into force.

6) The Organization shall inform all contracting Governments of any amendments which come into force under this article, together with the date on which each such amendment will come into force.

7) Any acceptance or declaration under this article shall be made by a notification in writing to the Organization which shall notify all contracting Governments of the receipt of the acceptance or declaration.

ARTICLE 30

Denunciation

1) The present Convention may be denounced by any contracting Government at any time after the expiry of five years from the date on which the Convention comes into force for that Government.

2) Denunciation shall be effected by a notification in writing addressed to the Organization which shall inform all the other contracting Governments of any such notification received and of the date of its receipt.

3) A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the notification, after its receipt by the Organization.

ARTICLE 31

Suspension

1) In case of hostilities or other extraordinary circumstances which affect the vital interests of a State the Government of which is a contracting Government, that Government may suspend the operation of the whole or any part of the present Convention. The suspending Government shall immediately give notice of any such suspension to the Organization.

2) Such suspension shall not deprive other contracting Governments of any right of control under

the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

3) The suspending Government may at any time terminate such suspension and shall immediately give notice of such termination to the Organization.

4) The Organization shall notify all contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this article.

ARTICLE 32

Territories

1):

a) The United Nations, in cases where they are the administering authority for a territory, or any contracting Government responsible for the international relations of a territory, shall as soon as possible consult with such territory in an endeavour to extend the present Convention to that territory and may at any time by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall extend to such territory;

b) The present Convention shall, from the date of the receipt of the notification or from such other date as may be specified in the notification, extend to the territory named therein.

2):

a) The United Nations, or any contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph a) of paragraph 1) of this article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization declare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification;

b) The present Convention shall cease to extend to any territory mentioned in such notification one year, or such longer period as may be specified therein, after the date of receipt of the notification by the Organization.

3) The Organization shall inform all the contracting Governments of the extension of the present Convention to any territories under paragraph 1) of this article, and of the termination of any such extension under the provisions of paragraph 2), stating in each case the date from which the present Convention has been or will cease to be so extended.

ARTICLE 33

Registration

1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the secretary-general of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

2) As soon as the present Convention comes into force it shall be registered by the Organization in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 34

Languages

The present Convention is established in a single copy in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared and deposited with the signed original.

In witness whereof the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at London this fifth day of April 1966.

ANNEX I

Regulations for determining load lines

CHAPTER I.

General

The regulations assume that the nature and stowage of the cargo, ballast, etc., are such as to secure sufficient stability of the ship and the avoidance of excessive structural stress.

The regulations also assume that where there are international requirements relating to stability or subdivision, these requirements have been complied with.

Regulation 1

Strength of hull

The administration shall satisfy itself that the general structural strength of the hull is sufficient for the draught corresponding to the freeboard assigned. Ships built and maintained in conformity with the requirements of a classification society recognized by the administration may be considered to possess adequate strength.

Regulation 2

Application

1) Ships with mechanical means of propulsion or lighters, barges or other ships without independent means of propulsion, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1-40 inclusive of this Annex.

2) Ships carrying timber deck cargoes may be assigned, in addition to the freeboards prescribed in paragraph 1) of this regulation, timber freeboards in accordance with the provisions of regulations 41-45 of this Annex.

3) Ships designed to carry sail, whether as the sole means of propulsion or as a supplementary means, and tugs, shall be assigned freeboards in accordance with the provisions of regulations 1-40 inclusive of this Annex. Such additional freeboard shall be required as determined by the administration.

4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the administration has approved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the administration.

5) The regulations 10 to 26 inclusive of this Annex shall apply to every ship to which a minimum freeboard is assigned. Relaxations from these requirements may be granted to a ship to which a greater than minimum freeboard is assigned on condition that the administration is satisfied with the safety conditions provided.

Regulation 3

Definitions of terms used in the Annexes

1) *Length*. — The length (L) shall be taken as 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

2) *Perpendiculars*. — The forward and after perpendiculars shall be taken at the forward and after ends of the length (L). The forward perpendicular shall coincide with the foreside of the stem on the waterline on which the length is measured.

3) *Amidships*. — Amidships is at the middle of the length (L).

4) *Breadth*. — Unless expressly provided otherwise, the breadth (B) is the maximum breadth of the ship, measured amidships to the moulded line of the frame in a ship with a metal shell and to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material.

5) *Moulded depth*:

a) The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel;

b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design;

c) Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

6) *Depth for freeboard (D)*:

a) The depth for freeboard (D) is the moulded depth amidships, plus the thickness of the freeboard deck stringer plate, where fitted, plus $\frac{T(L-S)}{L}$ if the exposed freeboard deck is sheathed, where

T is the mean thickness of the exposed sheathing clear of deck openings, and

S is the total length of superstructures as defined in sub-paragraph 10), d), of this regulation;

b) The depth for freeboard (D) in a ship having a rounded gunwale with a radius greater than 4 per cent of the breadth (B) or having topsides of unusual form is the depth for freeboard of a ship having a midship section with vertical topsides and with the same round of beam and area of topside section equal to that provided by the actual midship section.

7) *Block coefficient*. — The block coefficient (C_b) is given by $C_b = \frac{\Delta}{L \cdot B \cdot d_1}$; where

Δ is the volume of the moulded displacement of the ship, excluding bossing, in a ship with a metal shell, and is the volume of displacement to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material, both taken at a moulded draught of d_1 ; and where d_1 is 85 per cent of the least moulded depth.

8) *Freeboard*. — The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards amidships from the upper edge of the deck line to the upper edge of the related load line.

9) *Freeboard deck*. — The freeboard deck is normally the uppermost complete deck exposed to weather and sea, which has permanent means of closing all openings in the weather part thereof, and below which all openings in the sides of the ship are fitted with permanent means of watertight closing. In a ship having a discontinuous freeboard deck, the lowest line of the exposed deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. At the option of the owner and subject to the approval of the administration, a lower deck may be designated as the freeboard deck, provided it is a complete and permanent deck continuous in a fore and aft direction at least between the machinery space and peak bulkheads and continuous athwartships. When this lower deck is stepped the lowest line of the deck and the continuation of that line parallel to the upper part of the deck is taken as the freeboard deck. When a lower deck is designated as the freeboard deck, that part of the hull which extends above the freeboard deck is treated as a superstructure so far as concerns the application of the conditions of assignment and the calculation of freeboard. It is from this deck that the freeboard is calculated.

10) *Superstructure*:

a) A superstructure is a decked structure on the freeboard deck, extending from side to side of the ship or with the side plating not being inboard of the shell plating more than 4 per cent of the breadth (B). A raised quarter deck is regarded as a superstructure;

b) An enclosed superstructure is a superstructure with:

i) Enclosing bulkheads of efficient construction;

ii) Access openings, if any, in these bulkheads fitted with doors com-

- plying with the requirements of regulation 12;
- iii) All other openings in sides or ends of the superstructure fitted with efficient weathertight means of closing.

A bridge or poop shall not be regarded as enclosed unless access is provided for the crew to reach machinery and other working spaces inside these superstructures by alternative means which are available at all times when bulkhead openings are closed;

- c) The height of a superstructure is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams;
- d) The length of a superstructure (*S*) is the mean length of the part of the superstructure which lies within the length (*L*).

11) *Flush deck ship*. — A flush deck ship is one which has no superstructure on the freeboard deck.

12) *Weathertight*. — Weathertight means that any sea conditions water will not penetrate into the ship.

Regulation 4

Deck line

The deck line is a horizontal line 300 mm (12") in length and 25 mm (1") in breadth. It shall be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge shall normally pass through the point where the contin-

uation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell (as illustrated in fig. 1), provided that the deck line may be placed with reference to another fixed point on the ship on condition that the freeboard is correspondingly corrected. The location of the reference point and the identification of the freeboard deck shall in all cases be indicated on the International Load Line Certificate, 1966.

Regulation 5

Load line mark

The load line mark shall consist of a ring 300 mm (12") in outside diameter and 25 mm (1") wide which is intersected by a horizontal line 450 mm (18") in length and 25 mm (1") in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the ring. The centre of the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the assigned summer freeboard measured vertically below the upper edge of the deck line (as illustrated in fig. 2).

Regulation 6

Lines to be used with the load line mark

1) The lines which indicate the load line assigned in accordance with these regulations shall be horizontal lines 230 mm (9") in length and 25 mm (1") in breadth which extend forward of, unless expressly provided otherwise, and at right angles to, a vertical line 25 mm (1") in breadth marked at a distance 450 mm (21") forward of the centre of the ring (as illustrated in fig. 2).

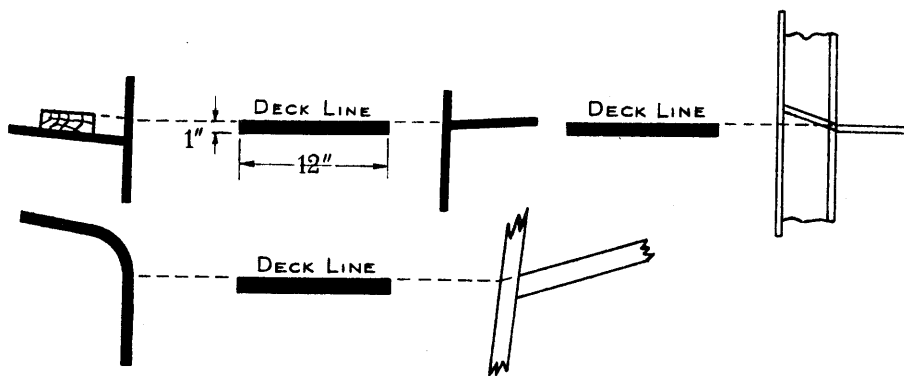


Fig. 1 — Deck line

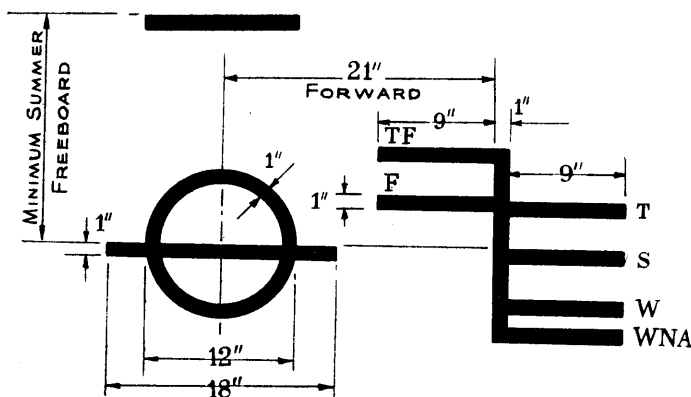


Fig. 2 — Load line mark and lines to be used with this mark

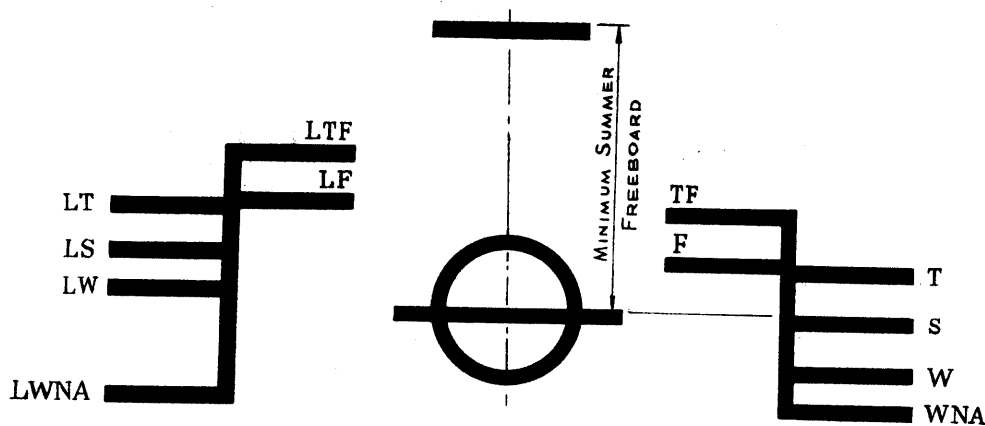


Fig. 3 — Timber load line mark and lines to be used with this mark

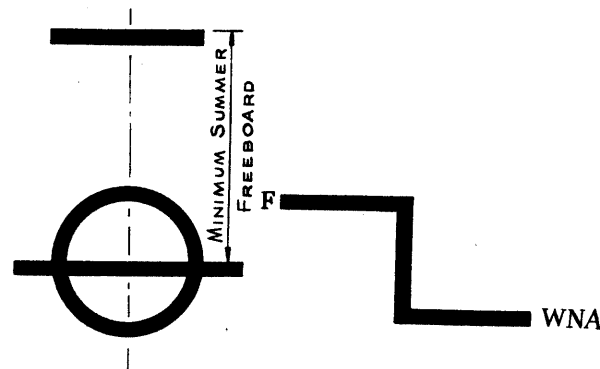


Fig. 4 — Load line mark on sailing ships and lines to be used with this mark

- 2) The following load lines shall be used:
 - a) The summer load line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked *S*;
 - b) The winter load line indicated by the upper edge of a line marked *W*;
 - c) The winter north Atlantic load line indicated by the upper edge of a line marked *WNA*;
 - d) The tropical load line indicated by the upper edge of a line marked *T*;
 - e) The fresh water load line in summer indicated by the upper edge of a line marked *F*. The fresh water load line in summer is marked abaft the vertical line. The difference between the fresh water load line in summer and the summer load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines;
 - f) The tropical fresh water load line indicated by the upper edge of a line marked *TF*, and marked abaft the vertical line.
- 3) If timber freeboards are assigned in accordance with these regulations, the timber load lines shall be marked in addition to ordinary load lines. These lines shall be horizontal lines 230 mm (9") in length and 25 mm (1") in breadth which extend abaft unless expressly provided otherwise, and are at right angles to, a vertical line 25 mm (1") in breadth marked at a distance 540 mm (21") abaft the centre of the ring (as illustrated in fig. 3).
- 4) The following timber load lines shall be used:
 - a) The summer timber load line indicated by the upper edge of a line marked *LS*;
 - b) The winter timber load line indicated by the upper edge of a line marked *LW*;
 - c) The winter north Atlantic timber load line indicated by the upper edge of a line marked *LWNA*;
 - d) The tropical timber load line indicated by the upper edge of a line marked *LT*;
 - e) The fresh water timber load line in summer indicated by the upper edge of a line marked *LF* and marked forward of the vertical line. The difference between the fresh water timber load line in summer and the summer timber load line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines;
 - f) The fresh water timber load line in the tropical zone indicated by the upper edge of a line marked *LTF* and marked forward of the vertical line.
- 5) Where the characteristics of a ship or the nature of the ship's service or navigational limits make any of the seasonal lines inapplicable, these lines may be omitted.
- 6) Where a ship is assigned a greater than minimum freeboard so that the load line is marked at a position corresponding to, or lower than, the lowest seasonal load line assigned at minimum freeboard in accordance with the present Convention, only the fresh water load line need be marked.
- 7) On sailing ships only the fresh water load line and the winter north Atlantic load line need be marked (as illustrated in fig. 4).

8) Where a winter north Atlantic load line is identical with the winter load line corresponding to the same vertical line, this load line shall be marked *W*.

9) Additional load lines required by other international conventions in force may be marked at right angles to and abaft the vertical line specified in paragraph 1) of this regulation.

Regulation 7

Mark of assigning authority

The mark of the authority by whom the load lines are assigned may be indicated alongside the load line ring above the horizontal line which passes through the centre of the ring, or above and below it. This mark shall consist of not more than four initials to identify the authority's name, each measuring approximately 115 mm ($4\frac{1}{2}$ "') in height and 75 mm (3"') in width.

Regulation 8

Details of marking

The ring, lines and letters shall be painted in white or yellow on a dark ground or in black on a light ground. They shall also be permanently marked on the sides of the ships to the satisfaction of the administration. The marks shall be plainly visible and, if necessary, special arrangements shall be made for this purpose.

Regulation 9

Verification of marks

The International Load Line Certificate, 1966, shall not be delivered to the ship until the officer or surveyor acting under the provisions of article 13 of the present Convention has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

CHAPTER II

Conditions of assignment of freeboard

Regulation 10

Information to be supplied to the master

1) The master of every new ship shall be supplied with sufficient information, in an approved form, to enable him to arrange for the loading and ballasting of his ship in such a way as to avoid the creation of any unacceptable stresses in the ship's structure, provided that this requirement need not apply to any particular length, design or class of ship where the administration consider it to be unnecessary.

2) The master of every new ship which is not already provided with stability information under an international convention for the safety of life at sea in force shall be supplied with sufficient information in an approved form to give him guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service, and a copy shall be furnished to the administration.

Regulation 11

Superstructure end bulkheads

Bulkheads at exposed ends of enclosed superstructures shall be of efficient construction and shall be to the satisfaction of the administration.

Regulation 12

Doors

1) All access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be fitted with doors of steel or other equivalent material, permanently and strongly attached to the bulkhead, and framed, stiffened and fitted so that the whole structure is of equivalent strength to the unpierced bulkhead and weathertight when closed. The means for securing these doors weathertight shall consist of gaskets and clamping devices or other equivalent means and shall be permanently attached to the bulkhead or to the doors themselves, and the doors shall be so arranged that they can be operated from both sides of the bulkhead.

2) Except as otherwise provided in these regulations, the height of the sills of access openings in bulkheads at ends of enclosed superstructures shall be at least 380 mm (15"') above the deck.

Regulation 13

Position of hatchways, doorways and ventilators

For the purpose of the regulations, two positions of hatchways, doorways and ventilators are defined as follows:

Position 1 — Upon exposed freeboard and raised quarter decks, and upon exposed superstructure decks situated forward of a point located a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Position 2 — Upon exposed superstructure decks situated abaft a quarter of the ship's length from the forward perpendicular.

Regulation 14

Cargo and other hatchways

1) The construction and the means for securing the weathertightness of cargo and other hatchways in positions 1 and 2 shall be at least equivalent to the requirements of regulations 15 and 16 of this Annex.

2) Coamings and hatchway covers to exposed hatchways on decks above the superstructure deck shall comply with the requirements of the Administration.

Regulation 15

Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices

Hatchway coamings:

1) The coamings of hatchways closed by portable covers secured weathertight by tarpaulins and battening devices shall be of substantial construction, and their height above the deck shall be at least as follows:

- 600 mm ($23\frac{1}{2}$ "') if in position 1.
- 450 mm ($17\frac{1}{2}$ "') if in position 2.

Hatchway covers:

- 2) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 mm ($2\frac{1}{2}$ "').
- 3) Where covers are made of wood, the finished thickness shall be at least 60 mm ($2\frac{3}{8}$ "') in association with a span of not more than 1,5 m (4,9').

4) Where covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1,75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1,30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 4,25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0,0028 times the span under these loads.

5) The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 1 metric ton per square metre (205 pounds per square foot) for ships 24 m (79') in length and shall be not less than 1,75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) for ships 100 metres (328') in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 0,75 metric tons per square metre (154 pounds per square foot) and 1,30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) respectively. In all cases values at intermediate lengths shall be obtained by interpolation.

Portable beams:

6) Where portable beams for supporting hatchway covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1,75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1 and not less than 1,30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2 and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0,0022 times the span under these loads. For ships of not more than 100 m (328') in length the requirements of paragraph 5) of this regulation shall be applicable.

Pontoon covers:

7) Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel the strength shall be calculated with the assumed loads given in paragraph 4) of this regulation, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0,0022 times the span. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 mm (0,24") if that be greater. For ships of not more than 100 m (328') in length the requirements of paragraph 5) of this regulation are applicable.

8) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent to those of mild steel to the satisfaction of the Administration.

Carriers or sockets:

9) Carriers or sockets for portable beams shall be of substantial construction, and shall provide means for the efficient fitting and securing of the beams. Where rolling types of beams are used, the arrangements shall ensure that the beams remain properly in position when the hatchway is closed.

Cleats:

10) Cleats shall be set to fit the taper of the wedges. They shall be at least 65 mm ($2\frac{1}{2}$ "') wide and spaced not more than 600 mm ($23\frac{1}{2}$ "') centre to centre; the cleats along each side or end shall be not more than 150 mm (6"') from the hatch corners.

Battens and wedges:

11) Battens and wedges shall be efficient and in good condition. Wedges shall be of tough wood or other equivalent material. They shall have a taper of not more than 1 in 6 and shall be not less than 13 mm ($\frac{1}{2}$ "') thick at the toes.

Tarpaulins:

12) At least two layers of tarpaulin in good condition shall be provided for each hatchway in position 1 or 2. The tarpaulins shall be waterproof and of ample strength. They shall be of a material of at least an approved standard weight and quality.

Security of hatchway covers:

13) For all hatchways in position 1 or 2 steel bars or other equivalent means shall be provided in order efficiently and independently to secure each section of hatchway covers after the tarpaulins are battened down. Hatchway covers of more than 1,5 m (4,9') in length shall be secured by at least two such securing appliances.

Regulation 16

Hatchways closed by weathertight covers of steel or other equivalent material fitted with gaskets and clamping devices

Hatchway coamings:

1) At positions 1 and 2 the height above the deck of hatchway coamings fitted with weathertight hatch covers of steel or other equivalent material fitted with gaskets and clamping devices shall be as specified in regulation 15, paragraph 1). The height of these coamings may be reduced, or the coamings omitted entirely, on condition that the administration is satisfied that the safety of the ship is not thereby impaired in any sea conditions. Where coamings are provided they shall be of substantial construction.

Weathertight covers:

2) Where weathertight covers are of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1,75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1,30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor of 4,25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0,0028 times the span under these loads. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 mm (0,24") if that be greater. The provisions of regulation 15, paragraph 5), are applicable for ships of not more than 100 m (328') in length.

3) The strength and stiffness of covers made of materials other than mild steel shall be equivalent

to those of mild steel to the satisfaction of the administration.

Means for securing weathertightness :

4) The means for securing and maintaining weathertightness shall be to the satisfaction of the administration. The arrangements shall ensure that the tightness can be maintained in any sea conditions, and for this purpose tests for tightness shall be required at the initial survey, and may be required at periodical surveys and at annual inspections or at more frequent intervals.

Regulation 17

Machinery space openings

1) Machinery space openings in position 1 or 2 shall be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength shall be specially considered. Access openings in such casings shall be fitted with doors complying with the requirements of regulation 12, paragraph 1), the sills of which shall be at least 600 mm (23 1/2'') above the deck if in position 1, and at least 380 mm (15'') above the deck if in position 2. Other openings in such casings shall be fitted with equivalent covers, permanently attached in their proper positions.

2) Coamings of any fiddley, funnel or machinery space ventilator in an exposed position on the freeboard or superstructure deck shall be as high above the deck as is reasonable and practicable. Fiddley openings shall be fitted with strong covers of steel or other equivalent material permanently attached in their proper positions and capable of being secured weathertight.

Regulation 18

Miscellaneous openings in freeboard and superstructure decks

1) Manholes and flush scuttles in position 1 or 2 or within superstructures other than enclosed superstructures shall be closed by substantial covers capable of being made watertight. Unless secured by closely spaced bolts, the covers shall be permanently attached.

2) Openings in freeboard decks other than hatchways, machinery space openings, manholes and flush scuttles shall be protected by an enclosed superstructure, or by a deckhouse or companionway of equivalent strength and weathertightness. Any such opening in an exposed superstructure deck or in the top of a deckhouse on the freeboard deck which gives access to a space below the freeboard deck or a space within an enclosed superstructure shall be protected by an efficient deckhouse or companionway. Doorways in such deckhouses or companionways shall be fitted with doors complying with the requirements of regulation 12, paragraph 1).

3) In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 600 mm (23 1/2''). In position 2 it shall be at least 380 mm (15'').

Regulation 19

Ventilators

1) Ventilators in position 1 or 2 to spaces below freeboard decks or decks of enclosed superstructures shall have coamings of steel or other equivalent ma-

terial, substantially constructed and efficiently connected to the deck. Where the coaming of any ventilator exceeds 900 mm (35 1/2'') in height it shall be specially supported.

2) Ventilators passing through superstructures other than enclosed superstructures shall have substantially constructed coamings of steel or other equivalent material at the freeboard deck.

3) Ventilators in position 1 the coamings of which extend to more than 4,5 m (14,8') above the deck, and in position 2 the coamings of which extend to more than 2,3 m (7,5') above the deck, need not be fitted with closing arrangements unless specifically required by the administration.

4) Except as provided in paragraph 3) of this regulation, ventilator openings shall be provided with efficient weathertight closing appliances. In ships of not more than 100 m (328') in length the closing appliances shall be permanently attached; where not so provided in other ships, they shall be conveniently stowed near the ventilators to which they are to be fitted. Ventilators in position 1 shall have coamings of a height of at least 900 mm (35 1/2'') above the deck; in position 2 the coamings shall be of a height at least 760 mm (30'') above the deck.

5) In exposed positions, the height of coamings may be required to be increased to the satisfaction of the administration.

Regulation 20

Air pipes

Where air pipes to ballast and other tanks extend above the freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be of substantial construction; the height from the deck to the point where water may have access below shall be at least 760 mm (30'') on the freeboard deck and 450 mm (17 1/2'') on the superstructure deck. Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided the administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a lower height. Satisfactory means permanently attached, shall be provided for closing the openings of the air pipes.

Regulation 21

Cargo ports and other similar openings

1) Cargo ports and other similar openings in the sides of ships below the freeboard deck shall be fitted with doors so designed as to ensure watertightness and structural integrity commensurate with the surrounding shell plating. The number of such openings shall be the minimum compatible with the design and proper working of the ship.

2) Unless permitted by the administration, the lower edge of such openings shall not be below a line drawn parallel to the freeboard deck at side, which has at its lowest point the upper edge of the uppermost load line.

Regulation 22

Scuppers, inlets and discharges

1) Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within super-

structures and deckhouses on the freeboard deck fitted with doors complying with the requirements of regulation 12 shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where, however, the vertical distance from the summer load water line to the inboard end of the discharge pipe exceeds $0,01 L$, the discharge may have two automatic non-return valves without positive means of closing, provided that the inboard valve is always accessible for examination under service conditions; where that vertical distance exceeds $0,02 L$ a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted subject to the approval of the administration. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided with an indicator showing whether the valve is open or closed.

2) In manned machinery spaces main and auxiliary sea inlets and discharges in connexion with the operation of machinery may be controlled locally. The controls shall be readily accessible and shall be provided with indicators showing whether the valves are open or closed.

3) Scuppers and discharge pipes originating at any level and penetrating the shell either more than 450 mm ($17\frac{1}{2}$ "') below the freeboard deck or less than 600 mm ($23\frac{1}{2}$ "') above the summer load waterline shall be provided with a non-return valve at the shell. This valve, unless required by paragraph 1), may be omitted if the piping is of substantial thickness.

4) Scuppers leading from superstructures or deckhouses not fitted with doors complying with the requirements of regulation 12 shall be led overboard.

5) All valves and shell fittings required by this regulation shall be of steel, bronze or other approved ductile material. Valves of ordinary cast iron or similar material are not acceptable. All pipes to which this regulation refers shall be of steel or other equivalent material to the satisfaction of the administration.

Regulation 23

Side scuttles

1) Side scuttles to spaces below the freeboard deck or to spaces within enclosed superstructures shall be fitted with efficient hinged inside deadlights arranged so that they can be effectively closed and secured watertight.

2) No side scuttle shall be fitted in a position so that its sill is below a line drawn parallel to the freeboard deck at side and having its lowest point 2,5 per cent of the breadth (B) above the load waterline, or 500 mm ($19\frac{1}{2}$ "'), whichever is the greater distance.

3) The side scuttles, together with their glasses, if fitted, and deadlights, shall be of substantial and approved construction.

Regulation 24

Freeing ports

1) Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure decks form wells, ample

provision shall be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. Except as provided in paragraphs 2) and 3) of this regulation, the minimum freeing port area (A) on each side of the ship for each well on the freeboard deck shall be that given by the following formulae in cases where the sheer in way of the well is standard or greater than standard. The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the formulae.

Where the length of bulwark (l) in the well is 20 m or less:

$$A = 0,7 + 0,035 l, \text{ square metres.}$$

Where l exceeds 20 m:

$$A = 0,07 l, \text{ square metres.}$$

l need in no case be taken as greater than $0,7 L$. If the bulwark is more than 1,2 m in average height the required area shall be increased by 0,004 square metre per metre of length of well for each 0,1 metre difference in height. If the bulwark is less than 0,9 m in average height, the required area may be decreased by 0,004 square metres per metre of length of well for each 0,1 metre difference in height.

Or;

Where the length of bulwark (l) in the well is 66' or less;

$$A = 7,6 + 0,115 l \text{ square feet.}$$

Where l exceeds 66':

$$A = 0,23 l \text{ square feet.}$$

c need in no case be taken as greater than $0,7 L$. If the bulwark is more than 3,9' in average height the required area shall be increased by 0,04 square feet per foot of length of well for each foot difference in height. If the bulwark is less than 3' in average height, the required area may be decreased by 0,04 square feet per foot of length for each foot difference in height.

2) In ships with no sheer the calculated area shall be increased by 50 per cent. Where the sheer is less than the standard the percentage shall be obtained by interpolation.

3) Where a ship is fitted with a trunk which does not comply with the requirements of regulation 36, paragraph 1), e), or where continuous or substantially continuous hatchway side coamings are fitted between detached superstructures the minimum area of the freeing port openings shall be calculated from the following table:

Breadth of hatchway or trunk in relation to the breadth of ship	Area of freeing ports in relation to the total area of the bulwarks
Percentage	Percentage
40 or less	20
75 or more	10

The area of freeing ports at intermediate breadths shall be obtained by linear interpolation.

4) In ships having superstructures which are open at either or both ends, adequate provision for freeing the space within such superstructures shall be provided to the satisfaction of the administration.

5) The lower edges of the freeing ports shall be as near the deck as practicable. Two-thirds of the freeing port area required shall be provided in the half of the well nearest the lowest point of the sheer curve.

6) All such openings in the bulwarks shall be protected by rails or bars spaced approximately 230 mm (9") apart. If shutters are fitted to freeing ports, ample clearance shall be provided to prevent jamming. Hinges shall have pins or bearings of non-corrodible material. If shutters are fitted with securing appliances, these appliances shall be of approved construction.

Regulation 25

Protection of the crew

1) The strength of the deckhouses used for the accommodation of the crew shall be to the satisfaction of the Administration.

2) Efficient guard rails or bulwarks shall be fitted on all exposed parts of the freeboard and superstructure decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 m (39 1/2") from the deck, provided that where this height would interfere with the normal operation of the ship, a lesser height may be approved if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

3) The opening below the lowest course of the guard rails shall not exceed 230 mm (9"). The other courses shall be not more than 380 mm (15") apart. In the case of ships with rounded gunwales the guard rail supports shall be placed on the flat of the deck.

4) Satisfactory means (in the form of guard rails, life lines, gangways or underdeck passages, etc.) shall be provided for the protection of the crew in getting to and from their quarters, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship.

5) Deck cargo carried on any ship shall be so stowed that any opening which is in way of the cargo and which gives access to and from the crew's quarters, the machinery space and all other parts used in the necessary work of the ship, can be properly closed and secured against the admission of water. Effective protection for the crew in the form of guard rails or life lines shall be provided above the deck cargo if there is no convenient passage on or below the deck of the ship.

Regulation 26

Special conditions of assignment for type «A» ships

Machinery casings:

1) Machinery casings on type «A» ships as defined in regulation 27 shall be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deckhouse of equal height and equivalent strength, provided that machinery casings may be exposed if there are no openings giving direct access from the freeboard deck to the machinery space. A door complying with the requirements of regulation 12 may, however, be permitted in the machinery casing, provided that it leads to a space or passageway which is as

strongly constructed as the casing and is separated from the stairway to the engine room by a second weathertight door of steel or other equivalent material.

Gangway and access:

2) An efficiently constructed fore and aft permanent gangway of sufficient strength shall be fitted on type «A» ships at the level of the superstructure deck between the poop and the midship bridge or deckhouse where fitted, or equivalent means of access shall be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck. Elsewhere, and on type «A» ships without a midship bridge, arrangements to the satisfaction of the administration shall be provided to safeguard the crew in reaching all parts used in the necessary work of the ship.

3) Safe and satisfactory access from the gangway level shall be available between separate crew accommodations and also between crew accommodations and the machinery space.

Hatchways:

4) Exposed hatchways on the freeboard and forecastle decks or on the tops of expansion trunks on type «A» ships shall be provided with efficient watertight covers of steel or other equivalent material.

Freeing arrangements:

5) Type «A» ships with bulwarks shall have open rails fitted for at least half the length of the exposed parts of the weather deck or other effective freeing arrangements. The upper edge of the sheer strake shall be kept as low as practicable.

6) Where superstructures are connected by trunks, open rails shall be fitted for the whole length of the exposed parts of the freeboard deck.

CHAPTER III

Freeboards

Regulation 27

Types of ships

1) For the purposes of freeboard computation ships shall be divided into type «A» and type «B».

Type «A» ships:

2) A type «A» ship is one which is designed to carry only liquid cargoes in bulk, and in which cargo tanks have only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material. Such a ship necessarily has the following inherent features:

- a) High integrity of the exposed deck; and
- b) High degree of safety against flooding, resulting from the low permeability of loaded cargo spaces and the degree of subdivision usually provided.

3) A type «A» ship, if over 150 m (492') in length, and designed to have empty compartments when loaded to her summer load water line, shall be able to withstand the flooding of any one of these empty compartments at an assumed permeability of 0,95,

and remain afloat in a condition of equilibrium considered to be satisfactory by the administration. In such a ship, over 225 m (738') in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0,85.

For the guidance of administrations the following limits may be regarded as satisfactory:

- a) The final water line after flooding is below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place;
 - b) The maximum angle of heel due to unsymmetrical flooding is of the order of 15°;
 - c) The metacentric height in the flooded condition is positive.
- 4) A type «A» ship shall be assigned a freeboard not less than that based on table A of regulation 28.

Type «B» ships:

5) All ships which do not come within the provisions regarding type «A» ships in paragraphs 2) and 3) of this regulation shall be considered as type «B» ships.

6) Type «B» ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15, paragraph 7, or 16 shall, except as provided in paragraphs 7) to 10) inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.

7) Any type «B» ships of over 100 m (328') in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph 6) of this regulation provided that, in relation to the amount of reduction granted, the administration is satisfied that:

- a) The measures provided for the protection of the crew are adequate;
- b) The freeing arrangements are adequate;
- c) The covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16 and have adequate strength; special care being given to their sealing and securing arrangements;
- d) The ship, when loaded to her summer load water line, will remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of any single damaged compartment at an assumed permeability of 0,95 excluding the machinery space; and
- e) In such a ship, over 225 m (738') in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0,85.

For the guidance of administrations in applying sub-paragraphs d) and e) of this paragraph the limits given in sub-paragraphs 3), a), b) and c), may be regarded as satisfactory.

The relevant calculations may be based upon the following main assumptions:

The vertical extent of damage is equal to the depth of the ship;

The penetration of damage is not more than B/5; No main transverse bulkhead is damaged;

The height of the centre of gravity above the base line is assessed allowing for homogeneous loading of cargo holds, and for 50 per cent of the designed capacity of consumable fluids and stores, etc.

8) In calculating the freeboards for type «B» ships which comply with the requirements of paragraph 7) of this regulation, the values from table B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60 per cent of the difference between the B and A tabular values for the appropriate ship lengths.

9) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph 8) of this regulation may be increased up to the total difference between the values in table A and those in table B of regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of regulation 26, paragraphs 1), 2), 3), 5) and 6), as if it were a type «A» ship, and further complies with the provisions of paragraph 7), a) to d), inclusive, of this regulation except that the reference in sub-paragraph d) to the flooding of any single damaged compartment shall be treated as a reference to the flooding of any two adjacent fore and aft compartments, neither of which is the machinery space. Also any such ship of over 225 m (738') in length, when loaded to her summer load water line, shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of the machinery space, taken alone, at an assumed permeability of 0,85.

10) Type «B» ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of regulation 15, other than paragraph 7), shall be assigned freeboards based upon the values given in table B of regulation 28 increased by the values given in the following table:

Freeboard increase over tabular freeboard for type «B» ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15, paragraph 7), or 16.

Length of ship Metres	Freeboard increase Millimetres	Length of ship Metres	Freeboard increase Millimetres	Length of ship Metres	Freeboard increase Millimetres
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 m in length shall be dealt with by the administration.

Freeboard increase over tabular freeboard for type «B» ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15, paragraph 7), or 16.

Length of ship — Feet	Freeboard increase — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard increase — Inches
350 and below	2	510	9,6
360	2,3	520	10
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7
390	3,3	550	11
400	3,7	560	11,4
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9
490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 660 feet in length shall be dealt with by the administration.

11) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. However, in the case of barges which are unmanned the requirements of regulations 25, 26, paragraphs 2) and 3), and 39 shall not apply. Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by weathertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned freeboards 25 per cent less than those calculated in accordance with these regulations.

Regulation 28

Freeboard tables

Type «A» ships:

1) The tabular freeboard for type «A» ships shall be determined from the following table:

Table A

Freeboard table for type «A» ships

Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres
24	200	41	344	58	544
25	208	42	354	59	559
26	217	43	364	60	573
27	225	44	374	61	587
28	233	45	385	62	600
29	242	46	396	63	613
30	250	47	408	64	626
31	258	48	420	65	639
32	267	49	432	66	653
33	275	50	443	67	666
34	283	51	455	68	680
35	292	52	467	69	693
36	300	53	478	70	706
37	308	54	490	71	720
38	316	55	503	72	733
39	325	56	516	73	746
40	334	57	530	74	760

Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres
75	773	155	2 048	235	2 910
76	786	156	2 064	236	2 918
77	800	157	2 080	237	2 925
78	814	158	2 096	238	2 932
79	828	159	2 111	239	2 939
80	841	160	2 126	240	2 946
81	855	161	2 141	241	2 953
82	869	162	2 155	242	2 959
83	883	163	2 169	243	2 966
84	897	164	2 184	244	2 973
85	911	165	2 198	245	2 979
86	926	166	2 212	246	2 986
87	940	167	2 226	247	2 993
88	955	168	2 240	248	3 000
89	969	169	2 254	249	3 006
90	984	170	2 268	250	3 012
91	999	171	2 281	251	3 018
92	1 014	172	2 294	252	3 024
93	1 029	173	2 307	253	3 030
94	1 044	174	2 320	254	3 036
95	1 059	175	2 332	255	2 042
96	1 074	176	2 345	256	3 048
97	1 089	177	2 357	257	3 054
98	1 105	178	2 369	258	3 060
99	1 120	179	2 381	259	3 066
100	1 135	180	2 393	260	3 072
101	1 151	181	2 405	261	3 078
102	1 166	182	2 416	262	3 084
103	1 181	183	2 428	263	3 089
104	1 196	184	2 440	264	3 095
105	1 212	185	2 451	265	3 101
106	1 228	186	2 463	266	3 106
107	1 244	187	2 474	267	3 112
108	1 260	188	2 486	268	3 117
109	1 276	189	2 497	269	3 123
110	1 293	190	2 508	270	3 128
111	1 309	191	2 519	271	3 133
112	1 326	192	2 530	272	3 138
113	1 342	193	2 541	273	3 143
114	1 359	194	2 552	274	3 148
115	1 376	195	2 562	275	3 153
116	1 392	196	2 572	276	3 158
117	1 409	197	2 582	277	3 163
118	1 426	198	2 592	278	3 167
119	1 442	199	2 602	279	3 172
120	1 459	200	2 612	280	3 176
121	1 476	201	2 622	281	3 181
122	1 494	202	2 632	282	3 185
123	1 511	203	2 641	283	3 189
124	1 528	204	2 650	284	3 194
125	1 546	205	2 659	285	3 198
126	1 563	206	2 669	286	3 202
127	1 580	207	2 678	287	3 207
128	1 598	208	2 687	288	3 211
129	1 615	209	2 696	289	3 215
130	1 632	210	2 705	290	3 220
131	1 650	211	2 714	291	3 224
132	1 667	212	2 723	292	3 228
133	1 684	213	2 732	293	3 233
134	1 702	214	2 741	294	3 237
135	1 719	215	2 749	295	3 241
136	1 736	216	2 758	296	3 246
137	1 753	217	2 767	297	3 250
138	1 770	218	2 775	298	3 254
139	1 787	219	2 784	299	3 258
140	1 803	220	2 792	300	3 262
141	1 820	221	2 801	301	3 266
142	1 837	222	2 809	302	3 270
143	1 853	223	2 817	303	3 274
144	1 870	224	2 825	304	3 278
145	1 886	225	2 833	305	3 281
146	1 903	226	2 841	306	3 285
147	1 919	227	2 849	307	3 288
148	1 935	228	2 857	308	3 292
149	1 952	229	2 865	309	3 295
150	1 968	230	2 872	310	3 298
151	1 984	231	2 880	311	3 302
152	2 000	232	2 888	312	3 305
153	2 016	233	2 895	313	3 308
154	2 032	234	2 903	314	3 312

Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres
215	3 315	332	3 363	349	3 403
316	3 318	333	3 366	350	3 406
317	3 322	334	3 368	351	3 408
318	3 325	335	3 371	352	3 410
319	3 328	336	3 373	353	3 412
320	3 331	337	3 375	354	3 414
321	3 334	338	3 378	355	3 416
322	3 337	339	3 380	356	3 418
323	3 339	340	3 382	357	3 420
324	3 342	341	3 385	358	3 422
325	3 345	342	3 387	359	3 423
326	3 347	343	3 389	360	3 425
327	3 350	344	3 392	361	3 427
328	3 353	345	3 394	362	3 428
329	3 355	346	3 396	363	3 430
330	3 358	347	3 399	364	3 432
331	3 361	348	3 401	365	3 433

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 m in length shall be dealt with by the administration.

Table A

Freeboard table for type «A» ships

Length of ship — Feet	Freeboard — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard — Inches
80	8	460	71,1	840	120,1
90	8,9	470	73,1	850	120,7
100	9,8	480	75,1	860	121,4
110	10,8	490	77,1	870	122,1
120	11,9	500	79	880	122,7
130	13	510	80,9	890	123,4
140	14,2	520	82,7	900	124
150	15,5	530	84,5	910	124,6
160	16,9	540	86,3	920	125,2
170	18,3	550	88	930	125,7
180	19,8	560	89,6	940	126,2
190	21,3	570	91,1	950	126,7
200	22,9	580	92,6	960	127,2
210	24,5	590	94,1	970	127,7
220	26,2	600	95,5	980	128,1
230	27,8	610	96,9	990	128,6
240	29,5	620	98,3	1 000	129
250	31,1	630	99,6	1 010	129,4
260	32,8	640	100,9	1 020	129,9
270	34,6	650	102,1	1 030	130,3
280	36,3	660	103,3	1 040	130,7
290	38	670	104,4	1 050	131
300	39,7	680	105,5	1 060	131,4
310	41,4	690	106,6	1 070	131,7
320	43,2	700	107,7	1 080	132
330	45	710	108,7	1 090	132,3
340	46,9	720	109,7	1 100	132,6
350	48,8	730	110,7	1 110	132,9
360	50,7	740	111,7	1 120	133,2
370	52,7	750	112,6	1 130	133,5
380	54,7	760	113,5	1 140	133,8
390	56,8	770	114,4	1 150	134
400	58,8	780	115,3	1 160	134,3
410	60,9	790	116,1	1 170	134,5
420	62,9	800	117	1 180	134,7
430	65	810	117,8	1 190	135
440	67	820	118,6	1 200	135,2
450	69,1	830	119,3	—	—

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 1200' in length shall be dealt with by the administration.

Type «B» ships:

2) The tabular freeboard for type «B» ships shall be determined from the following table:

Table B

Freeboard table for type «B» ships

Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres
24	200	94	1 154	164	2 600
25	208	95	1 172	165	2 620
26	217	96	1 190	166	2 640
27	225	97	1 209	167	2 660
28	233	98	1 229	168	2 680
29	242	99	1 250	169	2 698
30	250	100	1 271	170	2 716
31	258	101	1 293	171	2 735
32	267	102	1 315	172	2 754
33	275	103	1 337	173	2 774
34	283	104	1 359	174	2 795
35	292	105	1 380	175	2 815
36	300	106	1 401	176	2 835
37	308	107	1 421	177	2 855
38	316	108	1 440	178	2 875
39	325	109	1 459	179	2 895
40	334	110	1 479	180	2 915
41	344	111	1 500	181	2 933
42	354	112	1 521	182	2 952
43	364	113	1 543	183	2 970
44	374	114	1 565	184	2 988
45	385	115	1 587	185	3 007
46	396	116	1 609	186	3 025
47	408	117	1 630	187	3 044
48	420	118	1 651	188	3 062
49	432	119	1 671	189	3 080
50	443	120	1 690	190	3 098
51	455	121	1 709	191	3 116
52	467	122	1 729	192	3 134
53	478	123	1 750	193	3 151
54	490	124	1 771	194	3 167
55	503	125	1 793	195	3 185
56	516	126	1 815	196	3 202
57	530	127	1 837	197	3 219
58	544	128	1 859	198	3 235
59	559	129	1 880	199	3 249
60	573	130	1 901	200	3 264
61	587	131	1 921	201	3 280
62	601	132	1 940	202	3 296
63	615	133	1 959	203	3 313
64	629	134	1 979	204	3 330
65	644	135	2 000	205	3 347
66	659	136	2 021	206	3 363
67	674	137	2 043	207	3 380
68	689	138	2 065	208	3 397
69	705	139	2 087	209	3 413
70	721	140	2 109	210	3 430
71	738	141	2 130	211	3 445
72	754	142	2 151	212	3 460
73	769	143	2 171	213	3 475
74	784	144	2 190	214	3 490
75	800	145	2 209	215	3 505
76	816	146	2 229	216	3 520
77	833	147	2 250	217	3 537
78	850	148	2 271	218	3 554
79	868	149	2 293	219	3 570
80	887	150	2 315	220	3 586
81	905	151	2 334	221	3 601
82	923	152	2 354	222	3 615
83	942	153	2 375	223	3 630
84	960	154	2 396	224	3 645
85	978	155	2 418	225	3 660
86	996	156	2 440	226	3 675
87	1 015	157	2 460	227	3 690
88	1 034	158	2 480	228	3 705
89	1 054	159	2 500	229	3 720
90	1 075	160	2 520	230	3 735
91	1 096	161	2 540	231	3 750
92	1 116	162	2 560	232	3 765
93	1 135	163	2 580	233	3 780

Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres	Length of ship — Metres	Freeboard — Millimetres
234	3 795	278	4 373	322	4 866
235	3 808	279	4 385	323	4 878
236	3 821	280	4 397	324	4 890
237	3 835	281	4 408	325	4 899
238	3 849	282	4 420	326	4 909
239	3 864	283	4 432	327	4 920
240	3 880	284	4 443	328	4 931
241	3 893	285	4 455	329	4 943
242	3 906	286	4 467	330	4 955
243	3 920	287	4 478	331	4 965
244	3 934	288	4 490	332	4 975
245	3 949	289	4 502	333	4 985
246	3 965	290	4 513	334	4 995
247	3 978	291	4 525	335	5 005
248	3 992	292	4 537	336	5 015
249	4 005	293	4 548	337	5 025
250	4 018	294	4 560	338	5 035
251	4 032	295	4 572	339	5 045
252	4 045	296	4 583	340	5 055
253	4 058	297	4 595	341	5 065
254	4 072	298	4 607	342	5 075
255	4 085	299	4 618	343	5 086
256	4 098	300	4 630	344	5 097
257	4 112	301	4 642	345	5 108
258	4 125	302	4 654	346	5 119
259	4 139	303	4 665	347	5 130
260	4 152	304	4 676	348	5 140
261	4 165	305	4 686	349	5 150
262	4 177	306	4 695	350	5 160
263	4 189	307	4 704	351	5 170
264	4 201	308	4 714	352	5 180
265	4 214	309	4 725	353	5 190
266	4 227	310	4 736	354	5 200
267	4 240	311	4 748	355	5 210
268	4 252	312	4 757	356	5 220
269	4 264	313	4 768	357	5 230
270	4 276	314	4 779	358	5 240
271	4 289	315	4 790	359	5 250
272	4 302	316	4 801	360	5 260
273	4 315	317	4 812	361	5 268
274	4 327	318	4 823	362	5 276
275	4 339	319	4 834	363	5 285
276	4 350	320	4 844	364	5 294
277	4 362	321	4 855	365	5 303

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 365 m in length shall be dealt with by the administration.

Table B

Freeboard table for type «B» ships

Length of ship — Feet	Freeboard — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard — Inches
80	8	270	36,5	460	83,1
90	8,9	280	38,7	470	85,6
100	9,8	290	41	480	88,1
110	10,8	300	44,3	490	90,6
120	11,9	310	45,7	500	93,1
130	13	320	48,2	510	95,6
140	14,2	330	50,7	520	98,1
150	15,5	340	53,2	530	100,6
160	16,9	350	55,7	540	103
170	18,3	360	58,2	550	105,4
180	19,8	370	60,7	560	107,7
190	21,3	380	63,2	570	110
200	22,9	390	65,7	580	112,3
210	24,7	400	68,2	590	114,6
220	26,6	410	70,7	600	116,8
230	28,5	420	73,2	610	119
240	30,4	430	75,7	620	121,1
250	32,4	440	78,2	630	123,2
260	34,4	450	80,7	640	125,3

Length of ship — Feet	Freeboard — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard — Inches	Length of ship — Feet	Freeboard — Inches
650	127,3	840	161,2	1 030	188,5
660	129,3	850	162,8	1 040	189,8
670	131,3	860	164,3	1 050	191
680	133,3	870	165,9	1 060	192,3
690	135,3	880	167,4	1 070	193,5
700	137,1	890	168,9	1 080	194,8
710	139	900	170,4	1 090	196,1
720	140,9	910	171,8	1 100	197,3
730	142,7	920	173,3	1 110	198,6
740	144,5	930	174,7	1 120	199,9
750	146,3	940	176,1	1 130	201,2
760	148,1	950	177,5	1 140	202,3
770	149,8	960	178,9	1 150	203,5
780	151,5	970	180,3	1 160	204,6
790	153,2	980	181,7	1 170	205,8
800	154,8	990	183,1	1 180	206,9
810	156,4	1 000	184,4	1 190	208,1
820	158	1 010	185,8	1 200	209,3
830	159,6	1 020	187,2	—	—

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 1200' in length shall be dealt with by the administration.

Regulation 29

Correction to the freeboard for ships under 100 m (328 feet) in length

The tabular freeboard for a type «B» ship of between 24 m (79') and 100 m (328') in length having enclosed superstructures with an effective length of up to 35 per cent of the length of the ship shall be increased by:

$$7,5 (100 - L) \left(0,35 - \frac{E}{L}\right) \text{ millimetres}$$

where:

L = length of ship in metres;
 E = effective length of superstructure in metres as defined in regulation 35.

or

$$0,09 (328 - L) \left(0,35 - \frac{E}{L}\right) \text{ inches}$$

where:

L = length of ship in feet;
 E = effective length of superstructure in feet as defined in regulation 35.

Regulation 30

Correction for block coefficient

Where the block coefficient (C_b) exceeds 0,68, the tabular freeboard specified in regulation 28 as modified, if applicable, by regulations 27, paragraph 8), 27, paragraph 10), and 29 shall be multiplied by the factor $\frac{C_b + 0,68}{1,36}$.

Regulation 31

Correction for depth

1) Where D exceeds $\frac{L}{15}$ the freeboard shall be increased by $\left(D - \frac{L}{15}\right) R$ millimetres where R is $\frac{L}{0,48}$ at lengths less than 120 metres and 250 at 120 metres length

and above, or $(D - \frac{L}{15}) R$ inches, where R is $\frac{L}{131,2}$ at lengths less than 393,6' and 3 at 393,6' length and above.

2) Where D is less than $\frac{L}{15}$ no reduction shall be made except in a ship with an enclosed superstructure covering at least 0,6 L amidships, with a complete trunk, or combination of detached enclosed superstructures and trunks which extend all fore and aft, where the freeboard shall be reduced at the rate prescribed in paragraph 1) of this regulation.

3) Where the height of superstructure or trunk is less than the standard height, the reduction shall be in the ratio of the actual to the standard height as defined in regulation 33.

Regulation 32

Correction for position of deck line

Where the actual depth to the upper edge of the deck line is greater or less than D , the difference between the depths shall be added to or deducted from the freeboard.

Regulation 33

Standard height of superstructure

The standard height of a superstructure shall be as given in the following table:

Standard height (in metres)

$\frac{L}{\text{Metres}}$	Raised quarter deck	All other superstructures
30 or less	0,9	1,8
75	1,2	1,8
125 or more	1,8	2,3

Standard height (in feet)

$\frac{L}{\text{Feet}}$	Raised quarter deck	All other superstructures
98,5 or less	3	5,9
246	3,9	5,9
410 or more	5,9	7,5

The standard heights at intermediate lengths of the ship shall be obtained by linear interpolation.

Regulation 34

Length of superstructure

1) Except as provided in paragraph 2) of this regulation, the length of a superstructure (S) shall be the mean length of the parts of the superstructure which lie within the length (L).

2) Where the end bulkhead of an enclosed superstructure extends in a fair convex curve beyond its intersection with the superstructure sides, the length of the superstructure may be increased on the basis of an equivalent plane bulkhead. This increase shall be two-thirds of the fore and aft extent of the curvature. The maximum curvature which may be taken into account in determining this increase is one-half the

breadth of the superstructure at the point of intersection of the curved end of the superstructure with its side.

Regulation 35

Effective length of superstructure

1) Except as provided for in paragraph 2) of this regulation, the effective length (E) of an enclosed superstructure of standard height shall be its length.

2) In all cases where an enclosed superstructure of standard height is set in from the sides of the ship as permitted in regulation 3, paragraph 10), the effective length shall be the length modified by the ratio of b/B_s , where b is the breadth of the superstructure at the middle of its length, and B_s is the breadth of the ship at the middle of the length of the superstructure. Where a superstructure is set in for a part of its length, this modification shall be applied only to the set in part.

3) Where the height of an enclosed superstructure is less than the standard height, the effective length shall be its length reduced in the ratio of the actual height to the standard height. Where the height exceeds the standard, no increase shall be made to the effective length of the superstructure.

4) The effective length of a raised quarter deck, if fitted with an intact front bulkhead, shall be its length up to a maximum of 0,6 L . Where the bulkhead is not intact, the raised quarter deck shall be treated as a poop of less than standard height.

5) Superstructures which are not enclosed shall have no effective length.

Regulation 36

Trunks

1) A trunk or similar structure which does not extend to the sides of the ship shall be regarded as efficient on the following conditions:

- a) The trunk is at least as strong as a superstructure;
- b) The hatchways are in the trunk deck, and the hatchway coamings and covers comply with the requirements of regulations 13 to 16 inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;
- c) A permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;
- d) Ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by other equivalent means;
- e) Open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;
- f) The machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;
- g) The breadth of the trunk is at least 60 per cent of the breadth of the ship; and
- h) Where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0,6 L .

2) The full length of an efficient trunk reduced in the ratio of its mean breadth to B shall be its effective length.

3) The standard height of a trunk is the standard height of a superstructure other than a raised quarter deck.

4) Where the height of a trunk is less than the standard height, its effective length shall be reduced in the ratio of the actual to the standard height. Where the height of hatchway coamings on the trunk deck is less than that required under regulation 15, paragraph 1), a reduction from the actual height of trunk shall be made which corresponds to the difference between the actual and the required height of coaming.

Regulation 37

Deduction for superstructures and trunks

1) Where the effective length of superstructures and trunks is $1 L$, the deduction from the freeboard shall be 350 mm at 24 m length of ship, 860 mm at 85 m length, and 1070 mm at 122 m length and above (14'' at 79' length of ship, 34'' at 279' length, and 42'' at 400' length and above); deductions at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

2) Where the total effective length of superstructures and trunks is less than $1 L$ the deduction shall be a percentage obtained from one of the following tables:

Percentage of deduction for type «A» ships

	Total effective length of superstructures and trunks										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
Percentage of deduction for all types of superstructures	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures shall be obtained by linear interpolation.

Percentage of deduction for type «B» ships

	Line	Total effective length of superstructures and trunks										
		0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
Ships with forecastle and without detached bridge	I	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
Ships with forecastle and detached bridge	II	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures shall be obtained by linear interpolation.

3) For ships of type «B»:

- a) Where the effective length of a bridge is less than $0,2 L$, the percentages shall be obtained by linear interpolation between lines I and II.
- b) Where the effective length of a forecastle is more than $0,4 L$, the percentages shall be obtained from line II.
- c) Where the effective length of a forecastle is less than $0,07 L$, the above percentages shall be reduced by:

$$5 \times \frac{(0,07 L - f)}{0,07 L}$$

where f is the effective length of the forecastle.

Regulation 38

Sheer

General :

1) The sheer shall be measured from the deck at side to a line of reference drawn parallel to the keel through the sheer line at amidships.

2) In ships designed with a rake of keel, the sheer shall be measured in relation to a reference line drawn parallel to the design load water line.

3) In flush deck ships and in ships with detached superstructures the sheer shall be measured at the freeboard deck.

4) In ships with topsides of unusual form in which there is a step or break in the topsides, the sheer shall be considered in relation to the equivalent depth amidships.

5) In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer shall be measured at the superstructure deck. Where the height exceeds the standard the least difference (Z) between the actual and standard heights shall be added to each end ordinate. Similarly, the intermediate ordinates at distances of $\frac{1}{6} L$ and

$\frac{1}{3} L$ from each perpendicular shall be increased by $0,444 Z$ and $0,111 Z$ respectively.

6) Where the deck of an enclosed superstructure has at least the same sheer as the exposed freeboard deck, the sheer of the enclosed portion of the freeboard deck shall not be taken into account.

7) Where an enclosed poop or forecastle is of standard height with greater sheer than that of the freeboard deck, or is of more than standard height, an addition to the sheer of the freeboard deck shall be made as provided in paragraph 12) of this regulation,

Standard sheer profile:

8) The ordinates of the standard sheer profile are given in the following table:

Standard sheer profile
(Where *L* is in metres)

	Station	Ordinate — In millimetres	Factor
After half	After perpendicular	25 $\left(\frac{L}{8} + 10\right)$	1
	$\frac{1}{6} L$ from <i>A. P.</i>	11,1 $\left(\frac{L}{8} + 10\right)$	3
	$\frac{1}{8} L$ from <i>A. P.</i>	2,8 $\left(\frac{L}{8} + 10\right)$	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	$\frac{1}{8} L$ from <i>F. P.</i>	5,6 $\left(\frac{L}{8} + 10\right)$	3
	$\frac{1}{6} L$ from <i>F. P.</i>	22,2 $\left(\frac{L}{8} + 10\right)$	3
	Forward perpendicular	50 $\left(\frac{L}{8} + 10\right)$	1

Standard sheer profile
(Where *L* is in feet)

	Station	Ordinate — In inches	Factor
After half	After perpendicular	0,1 $L + 10$	1
	$\frac{1}{6} L$ from <i>A. P.</i>	0,0444 $L + 4,44$	3
	$\frac{1}{8} L$ from <i>A. P.</i>	0,0111 $L + 1,11$	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	$\frac{1}{8} L$ from <i>F. P.</i>	0,0222 $L + 2,22$	3
	$\frac{1}{6} L$ from <i>F. P.</i>	0,0888 $L + 8,88$	3
	Forward perpendicular	0,2 $L + 20$	1

Measurement of variation from standard sheer profile:

9) Where the sheer profile differs from the standard, the four ordinates of each profile in the forward or after half shall be multiplied by the appropriate factors given in the table of ordinates. The difference between the sums of the respective products and those of the standard divided by 8 measures the deficiency or excess of sheer in the forward or after half. The arithmetical mean of the excess or deficiency in the forward and after halves measures the excess or deficiency of sheer.

10) Where the after half of the sheer profile is greater than the standard and the forward half is less than the standard, no credit shall be allowed for the part in excess and deficiency only shall be measured.

11) Where the forward half of the sheer profile exceeds the standard, and the after portion of the sheer profile is not less than 75 per cent of the standard, credit shall be allowed for the part in excess; where the after part is less than 50 per cent of the standard no credit shall be given for the excess sheer forward. Where the after sheer is between 50 per cent and 75 per cent of the standard, intermediate allowances may be granted for excess sheer forward.

12) Where sheer credit is given for a poop or fore-castle the following formula shall be used:

$$s = \frac{y}{3} \frac{L'}{L}$$

where:

- s* = sheer credit, to be deducted from the deficiency or added to the excess of sheer;
- y* = difference between actual and standard height of superstructure at the end of sheer;
- L'* = mean enclosed length of poop or fore-castle up to a maximum length of 0,5 *L*;
- L* = length of ship as defined in regulation 3, paragraph 1) of this Annex.

The above formula provides a curve in the form of a parabola tangent to the actual sheer curve at the freeboard deck and intersecting the end ordinate at a point below the superstructure deck a distance equal to the standard height of a superstructure. The superstructure deck shall not be less than standard height above this curve at any point. This curve shall be used in determining the sheer profile for forward and after halves of the ship.

Correction for variations from standard sheer profile:

13) The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer [see paragraphs 9) to 11) inclusive of this regulation], multiplied by $0,75 - \frac{S}{2L}$, where S is the total length of enclosed superstructures.

Addition for deficiency in sheer:

14) Where the sheer is less than the standard, the correction for deficiency in sheer [see paragraph 13) of this regulation] shall be added to the freeboard.

Deduction for excess sheer:

15) In ships where an enclosed superstructure covers $0,1 L$ before and $0,1 L$ abaft amidships, the correction for excess of sheer as calculated under the provisions of paragraph 13) of this regulation shall be deducted from the freeboard; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than $0,1 L$ before and $0,1 L$ abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 mm per 100 m of length ($1\frac{1}{2}$ " per 100' of length).

Regulation 39

Minimum bow height

1) The bow height defined as the vertical distance at the forward perpendicular between the waterline corresponding to the assigned summer freeboard and the designed trim and the top of the exposed deck at side shall be not less than:

For ships below 250 m in length:

$$56 L \left(1 - \frac{L}{500}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ (millimetres)}$$

For ships of 250 m and above in length:

$$7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ (millimetres)}$$

where L is the length of the ship in metres, C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0,68.

or,

For ships below 820' in length:

$$0,672 L \left(1 - \frac{L}{1640}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ (inches)}$$

For ships of 820' and above in length:

$$275,6 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ (inches)}$$

where L is the length of the ship in feet, C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0,68.

2) Where the bow height required in paragraph 1) of this regulation is obtained by sheer, the sheer shall extend for at least 15 per cent of the length of the ship measured from the forward perpendicular. Where it is obtained by fitting a superstructure, such superstructure shall extend from the stem to a point at least $0,07 L$ abaft the forward perpendicular, and it shall comply with the following requirements:

a) For ships not over 100 m (328') in length it shall be enclosed as defined in regulation 3, paragraph 10), and

b) For ships over 100 m (328') in length it need not comply with regulation 3, paragraph 10) but shall be fitted with closing appliances to the satisfaction of the Administration.

3) Ships which, to suit exceptional operational requirements, cannot meet the requirements of paragraphs 1) and 2) of this regulation may be given special consideration by the administration.

Regulation 40

Minimum freeboards

Summer freeboard:

1) The minimum freeboard in summer shall be the freeboard derived from the tables in regulation 28 as modified by the corrections in regulations 27, as applicable, 29, 30, 31, 32, 37, 38 and, if applicable, 39.

2) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph 1) of this regulation, but without the correction for deck line, as provided by regulation 32, shall not be less than 50 mm (2"). For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of regulations 15, paragraph 7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 mm (6").

Tropical freeboard:

3) The minimum freeboard in the tropical zone shall be the freeboard obtained by a deduction from the summer freeboard of one forty-eighth of the summer draught measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

4) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph 1) of this regulation, but without the correction for deck line, as provided by regulation 32 shall not be less than 50 mm (2"). For ships having position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of regulations 15, paragraph 7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 mm (6").

Winter freeboard:

5) The minimum freeboard in winter shall be the freeboard obtained by an addition to the summer freeboard of one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

Winter north Atlantic freeboard:

6) The minimum freeboard for ships of not more than 100 m (328') in length, which enter any part of the north Atlantic defined in regulation 52 (Annex II) during the winter seasonal period, shall be the winter freeboard plus 50 mm (2"). For other ships, the winter north Atlantic freeboard shall be the winter freeboard.

Fresh water freeboard:

7) The minimum freeboard in fresh water of unit density shall be obtained by deducting from the minimum freeboard in salt water:

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ (centimetres — inches)}$$

where:

Δ = displacement in salt water in tons at the summer load water line;

T = tons per centimetre (inch) immersion in salt water at the summer load water line.

8) Where the displacement at the summer load water line cannot be certified, the deduction shall be one forty-eighth of summer draught, measured from the top of the keel to the centre of the ring of the load line mark.

CHAPTER IV

Special requirements for ships assigned timber freeboards

Regulation 41

Application of this chapter

Regulations 42 to 45 inclusive apply only to ships to which timber load lines are assigned.

Regulation 42

Definitions

1) *Timber deck cargo*. — The term «timber deck cargo» means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

2) *Timber load line*. — A timber deck cargo may be regarded as giving a ship a certain additional buoyancy and a greater degree of protection against the sea. For that reason, ships carrying a timber deck cargo may be granted a reduction of freeboard calculated according to the provisions of regulation 45 and marked on the ship's side in accordance with the provisions of regulation 6, paragraphs 3) and 4). However, in order that such special freeboard may be granted and used, the timber deck cargo shall comply with certain conditions which are laid down in regulation 44, and the ship itself shall also comply with certain conditions relating to its construction which are set out in regulation 43.

Regulation 43

Construction of ship

Superstructure :

1) Ships shall have a forecastle of at least standard height and a length of at least 0,07 L . In addition, if the ship is less than 100 m (328') in length, a poop of at least standard height, or a raised quarter-deck with either a deckhouse or a strong steel hood of at least the same total height shall be fitted aft.

Double bottom tanks :

2) Double bottom tanks where fitted within the midship half length of the ship shall have adequate watertight longitudinal subdivision.

Bulwarks :

3) The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 metre (39 $\frac{1}{2}$ ") in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided

with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

Regulation 44

Stowage

General :

1) Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down. The ventilators shall be efficiently protected.

2) Timber deck cargo shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures. Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure.

3) On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one-third of the extreme breadth of the ship.

4) The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights :

5) Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m (9,8'). Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings :

6) Timber deck cargo shall be efficiently secured throughout its length by independent over-all lashings spaced not more than 3 m (9,8') apart. Eye plates for these lashings shall be efficiently attached to the sheer strake or to the deck stringer plate at intervals of not more than 3 m (9,8'). The distance from an end bulkhead of a superstructure to the first eye plate shall be not more than 2 m (6,6'). Eye plates and lashings shall be provided 0,6 m (23 $\frac{1}{2}$ ") and 1,5 m (4,9') from the ends of timber deck cargoes where there is no bulkhead.

7) Lashings shall be not less than 19 mm ($\frac{3}{4}$ ") close link chain or flexible wire rope of equivalent strength, fitted with sliphooks and turnbuckles, which shall be accessible at all times. Wire rope lashings shall have a short length of long link chain to permit the length of lashings to be regulated.

8) When timber is in lengths less than 3,6 m (11,8') the spacing of the lashings shall be reduced or other suitable provisions made to suit the length of timber.

9) All fittings required for securing the lashings shall be of strength corresponding to the strength of the lashings.

Stability :

10) Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those due to absorption of water and icing and to losses of weight such as those due to consumption of fuel and stores.

Protection of crew. Access to machinery spaces, etc. :

11) In addition to the requirements of regulation 25, paragraph 5) of this Annex guard rails or life lines spaced not more than 33 cm (13") apart vertically shall be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 1 metre (39 1/2") above the cargo.

Steering arrangements :

12) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made

for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

Regulation 45

Computation for freeboard

1) The minimum summer freeboards are computed in accordance with regulations 27, paragraph 5), 27, paragraphs 6) and 11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 and 38, except that regulation 37 is modified by substituting the following percentages for those given in regulation 37:

	Total effective length of superstructures										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1 L
Percentage of deduction for all types of superstructure	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Percentages at intermediate lengths of superstructures shall be obtained by linear interpolation.

2) The winter timber freeboard shall be obtained by adding to the summer timber freeboard one thirty-sixth of the moulded summer timber draught.

3) The winter north Atlantic timber freeboard shall be the same as the winter north Atlantic freeboard prescribed in regulation 40, paragraph 6).

4) The tropical timber freeboard shall be obtained by deducting from the summer timber freeboard one forty-eighth of the moulded summer timber draught.

5) The fresh water timber freeboard shall be computed in accordance with regulation 40, paragraph 7), based on the summer timber load water line.

Seasonal periods:

Winter — 16 October to 15 April.
Summer — 16 April to 15 October.

b) The north Atlantic winter seasonal zone II lies within the meridian of longitude 68° 30' W from the coast of the United States to latitude 40° N, thence the rhumb line to the point latitude 36° N, longitude 73° W, thence the parallel of latitude 36° N to longitude 25° W and thence the rhumb line to cape Toriñana.

Excluded from this zone are the north Atlantic winter seasonal zone I and the Baltic sea bounded by the parallel of the latitude of The Skaw in the Skagerrak.

Seasonal periods:

Winter — 1 November to 31 March.
Summer — 1 April to 31 October.

ANNEX II

Zones, areas and seasonal periods

The zones and areas in this Annex are, in general, based on the following criteria:

Summer — not more than 10 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more.

Tropical — not more than 1 per cent winds of force 8 Beaufort (34 knots) or more. Not more than one tropical storm in 10 years in an area of 5° square in any one separate calendar month.

In certain special areas, for practical reasons, some degree of relaxation has been found acceptable.

A chart is attached to this Annex to illustrate the zones and areas defined below.

Regulation 46

Northern winter seasonal zones and area

1) *North Atlantic winter seasonal zones I and II :*

a) The north Atlantic winter seasonal zone I lies within the meridian of longitude 50° W from the coast of Greenland to latitude 45° N, thence the parallel of latitude 45° N to longitude 15° W, thence the meridian of longitude 15° W to latitude 60° N, thence the parallel of latitude 60° N the Greenwich Meridian, thence this meridian northwards.

2) *North Atlantic winter seasonal area :*

The boundary of the north Atlantic winter seasonal area is: the meridian of longitude 68° 30' W from the coast of the United States to latitude 40° N, thence the rhumb line to the southernmost intersection of the meridian of longitude 61° W with the coast of Canada and thence the east coasts of Canada and the United States.

Seasonal periods:

For ships over 100 m (328') in length:

Winter — 16 December to 15 February.
Summer — 16 February to 15 December.

For ships of 100 m (328') and under in length:

Winter — 1 November to 31 March.
Summer — 1 April to 31 October.

3) *North Pacific winter seasonal zone:*

The southern boundary of the north Pacific winter seasonal zone is: the parallel of latitude 50° N from the east coast of the U. S. S. R. to the west coast of Sakhalin, thence the west coast of Sakhalin to the southern extremity of Kurilion, thence the rhumb line to Wakkanai, Hokkaido, Japan, thence the east and south coasts of Hokkaido to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 35° N, thence the parallel of latitude 35° N to longitude 150° W and thence the rhumb line to the southern extremity of Dall island, Alaska.

Seasonal periods:

Winter — 16 October to 15 April.
Summer — 16 April to 15 October.

Regulation 47**Southern winter seasonal zone**

The northern boundary of the southern winter seasonal zone is: the rhumb line from the east coast of the American continent at cape Tres Puntas to the point latitude 34° S, longitude 50° W, thence the parallel of latitude 34° S to longitude 17° E, thence the rhumb line to the point latitude 35°10' S, longitude 20° E, thence the rhumb line to the point latitude 34° S, longitude 28° E, thence along the rhumb line to the point latitude 35°30' S, longitude 118° E, and thence the rhumb line to cape Grim on the northwest coast of Tasmania; thence along the north and east coasts of Tasmania to the southernmost point of Bruny island, thence the rhumb line to Black Rock Point on Stewart island, thence the rhumb line to the point latitude 47° S, longitude 170° E, thence along the rhumb line to the point latitude 33° S, longitude 170° W, and thence the parallel of latitude 33° S to the west coast of the American continent.

Seasonal periods:

Winter — 16 April to 15 October.
Summer — 16 October to 15 April.

Regulation 48**Tropical zone**1) *Northern boundary of the tropical zone:*

The northern boundary of the tropical zone is: the parallel of latitude 13° N from the east coast of the American continent to longitude 60° W, thence the rhumb line to the point latitude 10° N, longitude 58° W, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 20° W, thence the meridian of longitude 20° W to latitude 30° N and thence the parallel of latitude 30° N to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 8° N to longitude 70° E, thence the meridian of longitude 70° E to latitude 13° N, thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of India; thence the south coast of India to latitude 10° 30' N on the east coast of India, thence the rhumb line to the point latitude 9° N, longitude 82° E, thence the meridian of longitude 82° E to latitude 8° N, thence the parallel of latitude 8° N to the west coast of Malaysia, thence the coast of South-East Asia

to the east coast of Vietnam at latitude 10° N, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 13° N and thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of the American continent. Saigon is to be considered as being on the boundary line of the tropical zone and the seasonal tropical area.

2) *Southern boundary of the tropical zone:*

The southern boundary of the tropical zone is: the rhumb line from the port of Santos, Brazil, to the point where the meridian of longitude 40° W intersects the Tropic of Capricorn; thence the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 20° S to the west coast of Madagascar, thence the west and north coasts of Madagascar to longitude 50° E, thence the meridian of longitude 50° E to latitude 10° S, thence the parallel of latitude 10° S to longitude 98° E, thence the rhumb line to port Darwin, Australia, thence the coasts of Australia and Wessel island eastwards to cape Wessel, thence the parallel of latitude 11° S to the west side of cape York; from the east side of cape York the parallel of latitude 11° S to longitude 150° W, thence the rhumb line to the point latitude 26° S, longitude 75° W, and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30° S. Coquimbo and Santos are to be considered as being on the boundary line of the tropical and summer zones.

3) *Areas to be included in the tropical zone:*

The following areas are to be treated as included in the tropical zone:

- a) The Suez canal, the Red sea and the gulf of Aden, from Port Said to the meridian of longitude 45° E. Aden and Berbera are to be considered as being on the boundary line of the tropical zone and the seasonal tropical area;
- b) The Persian gulf to the meridian of longitude 59° E;
- c) The area bounded by the parallel of latitude 22° S from the east coast of Australia to the Great Barrier reef, thence the Great Barrier reef to latitude 11° S. The northern boundary of the area is the southern boundary of the tropical zone.

Regulation 49**Seasonal tropical areas**

The following are seasonal tropical areas:

1) *In the North Atlantic:*

An area bounded: on the north by the rhumb line from cape Catoche, Yucatan, to cape San Antonio, Cuba, the north coast of Cuba to latitude 20° N and thence the parallel of latitude 20° N to longitude 20° W; on the west by the coast of the American continent; on the south and east by the northern boundary of the tropical zone.

Seasonal periods:

Tropical — 1 November to 15 July.
Summer — 16 July to 31 October.

2) *In the Arabian sea:*

An area bounded: on the west by the coast of Africa, the meridian of longitude 45° E in the gulf of Aden, the coast of South Arabia and the meridian of longitude 59° E in the gulf of Oman; on the north and east by the coasts of Pakistan and India; on the south by the northern boundary of the tropical zone.

Seasonal periods:

Tropical — 1 September to 31 May.
Summer — 1 June to 31 August.

3) *In the bay of Bengal:*

The bay of Bengal north of the northern boundary of the tropical zone:

Seasonal periods:

Tropical — 1 December to 30 April.
Summer — 1 May to 30 November.

4) *In the South Indian ocean:*

a) An area bounded: on the north and west by the southern boundary of the tropical zone and the east coast of Madagascar; on the south by the parallel of latitude 20° S; on the east by the rhumb line from the point latitude 20° S, longitude 50° E, to the point latitude 15° S, longitude $51^{\circ} 30'$ E, and thence by the meridian of longitude $51^{\circ} 30'$ E to latitude 10° S.

Seasonal periods:

Tropical — 1 April to 30 November.
Summer — 1 December to 31 March.

b) An area bounded: on the north by the southern boundary of the tropical zone; on the east by the coast of Australia; on the south by the parallel of latitude 15° S from longitude $51^{\circ} 30'$ E, to longitude 120° E and thence the meridian of longitude 120° E to the coast of Australia; on the west by the meridian of longitude $51^{\circ} 30'$ E.

Seasonal periods:

Tropical — 1 May to 30 November.
Summer — 1 December to 30 April.

5) *In the China sea:*

An area bounded: on the west and north by the coasts of Vietnam and China from latitude 10° N to Hong-Kong; on the east by the rhumb line from Hong-Kong to the port of Sual (Luzon island) and the west coasts of the islands of Luzon, Samar and Leyte to latitude 10° N; on the south by the parallel of latitude 10° N. Hong-Kong and Sual are to be considered as being on the boundary of the seasonal tropical area and summer zone.

Seasonal periods:

Tropical — 21 January to 30 April.
Summer — 1 May to 20 January.

6) *In the North Pacific:*

a) An area bounded: on the north by the parallel of latitude 25° N; on the west by the meridian of longitude 160° E; on the south by the parallel of latitude 13° N; on the east by the meridian of longitude 130° W.

Seasonal periods:

Tropical — 1 April to 31 October.
Summer — 1 November to 31 March.

b) An area bounded: on the north and east by the west coast of the American continent; on the west by the meridian of longitude 123° W from the coast of the American continent to latitude 33° N and by the rhumb line from the point latitude 33° N, longitude 123° W, to the point latitude 13° N, longitude 105° W; on the south by the parallel of latitude 13° N.

Seasonal periods:

Tropical — 1 March to 30 June and
1 November to 30 November.
Summer — 1 July to 31 October and
1 December to 28–29 February.

7) *In the South Pacific:*

a) The gulf of Carpentaria south of latitude 11° S.

Seasonal periods:

Tropical — 1 April to 30 November.
Summer — 1 December to 31 March.

b) An area bounded: on the north and east by the southern boundary of the tropical zone; on the south by the Tropic of Capricorn from the east coast of Australia to longitude 150° W, thence by the meridian of longitude 150° W to latitude 20° S and thence by the parallel of latitude 20° S to the point where it intersects the southern boundary of the tropical zone; on the west by the boundaries of the area within the Great Barrier reef included in the tropical zone and by the east coast of Australia.

Seasonal periods:

Tropical — 1 April to 30 November.
Summer — 1 December to 31 March.

Regulation 50**Summer zones**

The remaining areas constitute the summer zones. However, for ships of 100 m (328') and under in length, the area bounded: on the north and west by the east coast of the United States; on the east by the meridian of longitude $68^{\circ} 30'$ W from the coast of the United States to latitude 40° N and thence by the rhumb line to the point latitude 36° N, longitude 73° W; on the south by the parallel of latitude 36° N; is a winter seasonal area.

Seasonal periods:

Winter — 1 November to 31 March.
Summer — 1 April to 31 October.

Regulation 51**Enclosed seas**1) *Baltic sea:*

This sea bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak is included in the summer zones.

However, for ships of 100 m (328') and under in length, it is a winter seasonal area.

Seasonal periods:

Winter — 1 November to 31 March.

Summer — 1 April to 31 October.

2) *Black sea:*

This sea is included in the summer zones.

However, for ships of 100 m (328') and under in length, the area north of latitude 44° N is a winter seasonal area.

Seasonal periods:

Winter — 1 December to 28–29 February.

Summer — 1 March to 30 November.

3) *Mediterranean:*

This sea is included in the summer zones.

However, for ships of 100 m (328 feet) and under in length, the area bounded: on the north and west by the coasts of France and Spain and the meridian of longitude 3° E from the coast of Spain to latitude 40° N; on the south by the parallel of latitude 40° N from longitude 3° E to the west coast of Sardinia; on the east by the west and north coasts of Sardinia from latitude 40° N to longitude 9° E, thence by the

meridian of longitude 9° E to the south coast of Corsica, thence by the west and north coasts of Corsica to longitude 9° E and thence by the rhumb to cape Sicié; is a winter seasonal area.

Seasonal periods:

Winter — 16 December to 15 March.

Summer — 16 March to 15 December.

4) *Sea of Japan:*

This sea south of latitude 50° N is included in the summer zones.

However, for ships of 100 m (328') and under in length, the area between the parallel of latitude 50° N and the rhumb line from the east coast of Korea at latitude 38° N to the west coast of Hokkaido, Japan, at latitude 43° 12' N is a winter seasonal area.

Seasonal periods:

Winter — 1 December to 28–29 February.

Summer — 1 March to 30 November.

Regulation 52**The winter North Atlantic load line**

The part of the North Atlantic referred to in regulation 40, paragraph 6) (Annex I), comprises:

- a) That part of the North Atlantic winter seasonal zone II which lies between the meridians of 15° W and 50° W;
- b) The whole of the North Atlantic winter seasonal zone I, the Shetland islands to be considered as being on the boundary.

**ANNEX III
CERTIFICATES**

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE, 1966

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of ... (Full official designation of the country) by ... (Full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966).

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Length (L) as defined in article 2, paragraph 8)

Freeboard assigned as:

Type of ship:

- * { A new ship.
- { An existing ship.

- * { Type «A».
- { Type «B».
- { Type «B» with reduced freeboard.
- { Type «B» with increased freeboard.

* Delete whatever is inapplicable.

Freeboard from deck line

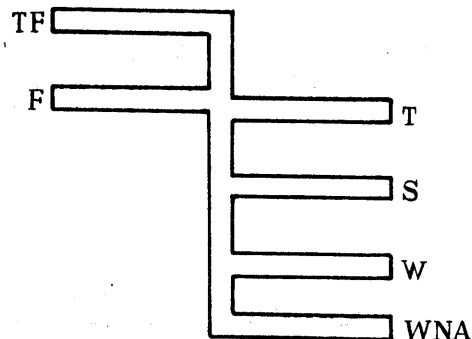
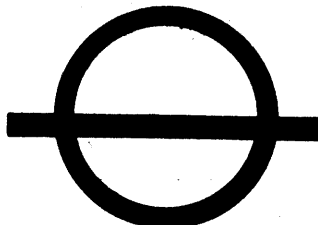
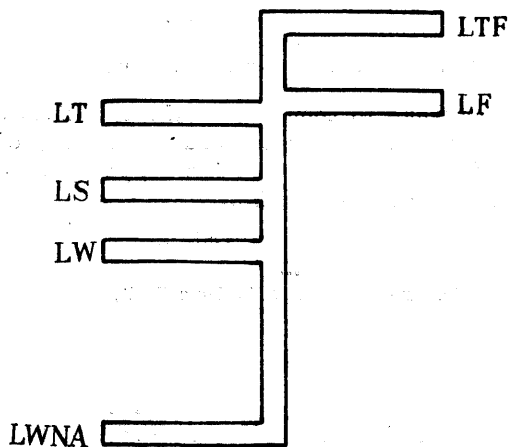
- Tropical ... mm (inches) (T).
- Summer ... mm (inches) (S).
- Winter ... mm (inches) (W).
- Winter North Atlantic ... mm (inches) (WNA).
- Timber tropical ... mm (inches) (LT).
- Timber summer ... mm (inches) (LS).
- Timber winter ... mm (inches) (LW).
- Timber winter North Atlantic ... mm (inches) (LWNA).

Load line

- ... mm (inches) above (S).
- Upper edge of line through centre of ring.
- ... mm (inches) below (S).
- ... mm (inches) below (S).
- ... mm (inches) above (LS).
- ... mm (inches) above (S).
- ... mm (inches) below (LS).
- ... mm (inches) below (LS).

Note. — Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Allowance for fresh water for all freeboards other than timber ... mm (inches). For timber freeboards ... mm (inches).

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is ... mm (inches) ... deck at side.



Date of initial or periodical survey ...

This is to certify that this ship has been surveyed and that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the International Convention on Load Lines, 1966.

This certificate is valid until ..., subject to periodical inspections in accordance with article 14, paragraph 1), c), of the Convention.

Issued at ... (Place of issue of certificate)

(Date of issue) ... 19... (Signature of official issuing the certificate) and/or (Seal of issuing authority).

If signed, the following paragraph is to be added: «The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

Notes

1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1,025 and the actual density.

Reverse of certificate

This is to certify that at a periodical inspection required by article 14, paragraph 1), c), of the Convention, this ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Place ... Date ...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Place ... Date ...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Place ... Date ...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Place ... Date ...
(Signature and/or seal of issuing authority)

The provisions of the Convention being fully complied with by this ship, the validity of this certificate is, in accordance with article 19, paragraph 2), of the Convention, extended until ...

Place ... Date ...
(Signature and/or seal of issuing authority)

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of ... (Full official designation of the country) by ... (Full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966).

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry

This is to certify that the above-mentioned ship is exempted from the provisions of the 1966 Convention, under the authority conferred by article 6, paragraph 2)*, article 6, paragraph 4)*, of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under article 6, paragraph 2), are:

...
...
...

* Delete whichever is inapplicable.

The voyage for which exemption is granted under article 6, paragraph 4), is:

From: ...
To: ...

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6, paragraph 2), or article 6, paragraph 4):

...
...
...

This certificate is valid until ... subject, where appropriate, to periodical inspections in accordance with article 14, paragraph 1), c), of the Convention.

Issued at ... (Place of issue of certificate) ...

... 19... (Date of issue)

...
(Signature of official issuing the certificate) and/or (Seal of issuing authority)

If signed the following paragraph is to be added: «The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate».

...
(Signature)

Reverse of certificate

This is to certify that this ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Place ... Date ...

...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Place ... Date ...

...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Place ... Date ...

...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Place ... Date ...

...
(Signature and/or seal of issuing authority)

This ship continues to comply with the conditions under which this exemption was granted and the validity of this certificate is, in accordance with article 19, paragraph 4), a), of the Convention, extended until ...

Place ... Date ...

...
(Signature and/or seal of issuing authority)

Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966

Os Governos contratantes,

ARTIGO 2

Desejando estabelecer princípios e regras uniformes sobre os limites autorizados para a imersão dos navios que efectuem viagens internacionais, tendo em vista a necessidade de salvaguardar a vida humana e a propriedade no mar;

Considerando que o melhor meio de atingir este fim é a conclusão de uma Convenção;

Acordam nas disposições seguintes:

Definições

Para os fins da presente Convenção, salva indicação expressa em contrário:

ARTIGO 1**Obrigações gerais derivadas da Convenção**

1) Os Governos contratantes comprometem-se a dar efeito às disposições da presente Convenção e seus Anexos, os quais constituem parte integrante da mesma. Qualquer referência à presente Convenção constitui referência simultânea aos Anexos.

2) Os Governos contratantes comprometem-se a tomar todas as medidas que forem necessárias para dar efeito às disposições da presente Convenção.

1) «Regras» é o termo que designa as regras anexas à Convenção.

2) «Administração» é o termo que designa o governo do Estado cuja bandeira o navio arvora.

3) «Aprovado» significa aprovado pela administração.

4) «Viagem internacional» é a expressão que designa uma viagem marítima entre um país ao qual se aplica a presente Convenção e um porto situado fora desse país ou inversamente. Para este fim, qualquer território por cujas relações internacionais é responsável um Governo contratante ou para o qual as Nações Unidas são a autoridade administrativa é considerado como um país distinto.

5) «Navio de pesca» é um navio utilizado na captura de peixe, baleias, focas, morsas ou outros recursos vivos do mar.

6) «Navio novo» é um navio cuja quilha é assente ou que se encontra em fase idêntica de construção na

data ou depois da data de entrada em vigor da presente Convenção para cada Governo contratante.

7) «Navio existente» designa um navio que não é um navio novo.

8) «Comprimento» significa 96 por cento de todo o comprimento, medido sobre uma linha de água situada a uma altura acima da quilha igual a 85 por cento do menor dos pontais, medidos a partir da face superior da quilha ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de água, se este comprimento for maior. Nos navios projectados com diferença de imersão a linha de água na qual é medido este comprimento será paralela à linha de água carregada de projecto.

ARTIGO 3

Disposições gerais

1) Nenhum navio sujeito às prescrições da presente Convenção poderá iniciar uma viagem internacional em data posterior à da entrada em vigor da presente Convenção sem que tenha sido vistoriado, marcado e provido de um Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966, ou de um Certificado Internacional de Isenção das Linhas de Carga, de acordo com as disposições da presente Convenção.

2) Nenhuma disposição da presente Convenção impedirá que uma administração permita a um navio um bordo livre superior ao mínimo bordo livre determinado em conformidade com as disposições do Anexo I.

ARTIGO 4

Aplicação

1) A presente Convenção aplica-se aos navios seguintes:

- a) Navios registados em países cujos Governos forem Governos contratantes;
- b) Navios registados em territórios aos quais for extensiva a presente Convenção, em conformidade com o artigo 32; e
- c) Navios não registados que arvoem a bandeira de um Estado cujo Governo for um Governo contratante.

2) A presente Convenção aplica-se a navios que efectuem viagens internacionais.

3) As regras contidas no Anexo I são especialmente estabelecidas para navios novos.

4) Os navios existentes que não satisfaçam inteiramente às disposições das regras contidas no Anexo I, ou a parte delas, devem pelo menos satisfazer às disposições correspondentes menos rigorosas que a administração aplicava aos navios que efectuavam viagens internacionais antes da entrada em vigor da presente Convenção; em caso algum pode ser exigido aumento do seu bordo livre. Para beneficiar de qualquer redução no bordo livre anteriormente atribuído, estes navios devem satisfazer a todos os requisitos impostos pela presente Convenção.

5) As regras contidas no Anexo II aplicam-se a navios novos e aos navios existentes abrangidos pela presente Convenção.

ARTIGO 5

Excepções

1) A presente Convenção não se aplica a:

- a) Navios de guerra;

- b) Navios novos de comprimento inferior a 24 m (79');
- c) Navios existentes com arqueação bruta inferior a 150 t;
- d) Iates de recreio que não efectuem qualquer tráfego comercial;
- e) Navios de pesca.

2) Nenhuma disposição da presente Convenção se aplica a navios que naveguem exclusivamente:

- a) Nos grandes lagos do Norte da América e no rio de S. Lourenço, para oeste de uma loxodromia que vai do cabo des Rosiers à ponta ocidental da ilha de Anticosti, prolongada ao norte da ilha de Anticosti pelo meridiano de longitude 63° W.;
- b) No mar Cáspio;
- c) No rio da Prata, no Paraná e no Uruguai para ocidente da loxodromia que vai de Punta Norte, na Argentina, até Punta del Este, no Uruguai.

ARTIGO 6

Isenções

1) Os navios que efectuem viagens internacionais entre portos próximos de dois ou mais Estados podem ser isentos pela administração, das disposições da presente Convenção, enquanto se mantiverem nesse tráfego, se os Governos dos Estados onde estiverem situados esses portos reconhecerem que as viagens são efectuadas em rota abrigada e em condições tais que seria pouco razoável ou inviável a aplicação das disposições da presente Convenção a navios que efectuem tais viagens.

2) A administração pode isentar qualquer navio que apresente características novas, de qualquer das disposições da presente Convenção, cuja aplicação possa entrarvar seriamente as investigações tendentes a melhorar essas características, assim como a sua aplicação a bordo de navios que efectuem viagens internacionais. Um tal navio deve, contudo, satisfazer aos requisitos de segurança que, na opinião da administração, são adequados ao serviço a que o navio se destina e que, garantindo a total segurança do navio, são aceites pelos governos dos Estados que ele visite.

3) A administração que conceder qualquer isenção em conformidade com os parágrafos 1) e 2) deste artigo, deve participar à Organização Intergovernamental Consultiva da Navegação Marítima (a seguir designada por Organização) os pormenores e razões da mesma, dos quais a Organização dará conhecimento aos outros Governos contratantes, para sua informação.

4) Um navio que não esteja normalmente afecto a viagens internacionais, mas que, em circunstâncias excepcionais, necessite de fazer uma só viagem internacional, pode ser isento pela administração de qualquer das disposições da presente Convenção desde que satisfaça a condições de segurança que, na opinião da administração, são adequadas à viagem a empreender pelo navio.

ARTIGO 7

Força maior

1) Um navio que, no momento de partir para uma viagem, não estiver sujeito às prescrições da presente Convenção não pode ser obrigado a submeter-se a elas por motivo de desvio da rota inicial devido a mau tempo ou qualquer outra causa de força maior.

2) Na aplicação das disposições da presente Convenção os Governos contratantes terão em consideração todos os desvios de rota ou atrasos ocasionados pelo mau tempo ou por qualquer outro motivo de força maior.

ARTIGO 8

Equivalências

1) A administração pode autorizar que num navio sejam instalados equipamentos, materiais, dispositivos ou aparelhagem, ou adoptadas quaisquer outras disposições particulares que não sejam as exigidas pela presente Convenção, se se tiver assegurado, por meio de provas, ou por qualquer outra forma, que esses equipamentos, materiais, dispositivos, aparelhagem ou disposições são pelo menos tão eficientes como as exigidas pela presente Convenção.

2) A administração que autorizar, nestas condições, quaisquer equipamentos, materiais, dispositivos, aparelhagem ou disposições particulares diferentes das prescritas pela presente Convenção deve comunicar os pormenores respectivos à Organização juntamente com um relatório sobre as provas efectuadas, para ser levado ao conhecimento dos Governos contratantes.

ARTIGO 9

Aprovação para fins experimentais

1) Nenhuma das prescrições da presente Convenção impede uma administração de aprovar disposições especiais para fins experimentais, em relação a um navio ao qual se aplique esta Convenção.

2) A administração que aprove uma disposição deste género deve comunicar os seus pormenores à Organização, para esta os levar ao conhecimento dos Governos contratantes.

ARTIGO 10

Reparações, alterações e modificações

1) Um navio que sofrer reparações, alterações, modificações e o respectivo apetrechamento deve continuar a satisfazer, pelo menos, às disposições que lhe eram aplicáveis anteriormente. Em tal caso um navio existente não deve, em regra, deixar de satisfazer em menor grau do que até então aos requisitos aplicáveis a um navio novo.

2) As reparações, alterações, modificações de maior importância e o respectivo apetrechamento devem satisfazer às disposições aplicáveis a um navio novo tanto quanto a administração o julgue possível e razoável.

ARTIGO 11

Zonas e regiões

1) Um navio sujeito à presente Convenção deve satisfazer às disposições que lhe são aplicáveis nas zonas e regiões definidas no Anexo II.

2) Um porto que se encontrar na linha de separação de duas zonas e regiões adjacentes será considerado como estando na zona ou região donde o navio vem ou como estando naquela para onde o navio se dirige.

ARTIGO 12

Imersão

1) Excepto nos casos previstos nos parágrafos 2) e 3) deste artigo, as linhas de carga próprias, marcadas no costado de um navio e que correspondem à estação

do ano e à zona ou região na qual o navio se pode encontrar, nunca devem estar submersas quando o navio sai para o mar, durante a viagem ou à chegada.

2) Quando o navio se move em água doce, de densidade igual à unidade, a linha de carga própria pode estar submersa a uma profundidade correspondente à correcção para água doce indicada no Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966. Quando a densidade da água for diferente da unidade, a correcção será proporcional à diferença entre 1,025 e a densidade real.

3) Quando um navio parte de um porto fluvial ou de um porto situado em águas interiores, será permitido aumentar o carregamento do navio de uma quantidade correspondente ao peso do combustível e de quaisquer outros materiais de consumo entre o ponto de partida e o mar.

ARTIGO 13

Vistorias, inspecções e marcações

As vistorias, inspecções e marcações dos navios para aplicação das disposições da presente Convenção são efectuadas, e as isenções concedidas, por funcionários da administração. Todavia, a administração pode confiar as vistorias, as inspecções e as marcações, quer a inspectores nomeados para o efeito, quer a organismos por ela reconhecidos. Em qualquer caso, a administração interessada garante em absoluto a execução completa e eficaz das vistorias, das inspecções e das marcações.

ARTIGO 14

Vistorias e inspecções iniciais e periódicas dos navios

1) Um navio será submetido às vistorias e inspecções a seguir especificadas:

a) Uma vistoria antes de o navio entrar em serviço, a qual compreenderá uma inspecção completa à sua estrutura e ao seu equipamento, em tudo em que o navio é coberto pela presente Convenção. Esta vistoria permitirá verificar que as disposições, os materiais e os escantilhões satisfazem inteiramente aos requisitos da presente Convenção.

b) Uma vistoria periódica, efectuada pela administração com intervalos determinados, mas que não excedam cinco anos, a qual permitirá verificar que a estrutura, o equipamento, as disposições, os materiais e os escantilhões satisfazem inteiramente às prescrições da presente Convenção.

c) Uma inspecção periódica, a realizar anualmente nos três meses que seguem ou que precedem a data do aniversário da entrega do certificado, para verificar que o casco ou as superestruturas não sofreram alterações que afectem os cálculos que serviram para determinar a posição da linha de carga e que estão em bom estado de conservação as instalações e apetrechos para:

i) Protecção das aberturas;

ii) Balaustradas;

iii) Resbordos do convés; e

iv) Meios de acesso aos alojamentos da tripulação.

2) As inspecções periódicas expressas na alínea c) do parágrafo 1) deste artigo deverão ser registadas no Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966,

ou no Certificado Internacional de Isenção das Linhas de Carga passado aos navios isentos ao abrigo das disposições do parágrafo 2) do artigo 6 da presente Convenção.

ARTIGO 15

Manutenção das condições após as vitorias

Depois de qualquer das vitorias previstas no artigo 14, nenhuma modificação deverá ser feita, sem autorização da administração, na estrutura do navio, no seu equipamento, nas disposições, no material ou nos escantilhões objecto dessa vistoria.

ARTIGO 16

Passagem de certificados

1) Aos navios que tenham sido vistoriados e marcados de acordo com as disposições da presente Convenção será passado um Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966.

2) A qualquer navio a que tenha sido concedida uma isenção ao abrigo das disposições do parágrafo 2) ou do parágrafo 4) do artigo 6 será passado um Certificado Internacional de Isenção das Linhas de Carga, 1966.

3) Estes certificados são passados quer pela administração, quer por uma entidade ou um organismo por ela devidamente autorizado. Em qualquer caso a administração assume inteira responsabilidade pelo certificado.

4) Sem prejuízo de qualquer outra disposição da presente Convenção, qualquer certificado internacional das linhas de carga que tenha validade quando a presente Convenção entrar em vigor para o Governo do Estado cuja bandeira o navio arvora continua válido por dois anos, ou até que expire, se o seu prazo de validade terminar antes desse tempo. Terminado esse prazo, torna-se exigível um Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966.

ARTIGO 17

Certificado passado por outro Governo

1) Um Governo contratante pode pedir a outro Governo contratante que mande vistoriar um navio e que, se verificar que satisfaz às disposições da presente Convenção, passe ou autorize a passagem de um Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966, de acordo com a presente Convenção.

2) Uma cópia do certificado, uma cópia do relatório da vistoria feita para o cálculo do bordo livre e uma cópia dos cálculos serão enviadas logo que possível ao Governo que fez o pedido.

3) Um certificado passado nestas condições deve conter a declaração de que foi passado a pedido do Governo do Estado cuja bandeira o navio arvora ou irá arvorar, terá o mesmo valor que um certificado passado em conformidade com o artigo 16 e como tal será reconhecido.

4) Nenhum Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966, será passado a um navio que arvora a bandeira de um Estado cujo Governo não é um Governo contratante.

ARTIGO 18

Modelos dos certificados

1) Os certificados serão redigidos na língua ou línguas oficiais do país que os passa. Se a língua utilizada não

for o inglês, nem o francês, o texto incluirá uma tradução numa destas línguas.

2) Os certificados obedecerão aos modelos do impresso que constam do Anexo III. O arranjo gráfico de cada modelo será reproduzido exactamente em todos os certificados passados ou nas cópias autênticas dos mesmos.

ARTIGO 19

Prazo de validade dos certificados

1) Um Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966, é passado por um período de tempo cuja duração é fixada pela administração, mas não poderá exceder cinco anos, contados a partir da data do certificado.

2) Se, depois da vistoria periódica prevista na alínea b) do parágrafo 1) do artigo 14, não puder ser passado novo certificado ao navio, antes de expirar a validade do certificado inicial, o agente ou o organismo que efectuar a vistoria pode prorrogar a sua validade por um período que não deve exceder cinco meses. Esta prorrogação será registada no certificado e só será concedida quando não tenha havido modificações na estrutura, no equipamento, nas disposições, nos materiais ou nos escantilhões que afectem o bordo livre do navio.

3) O Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966, será cancelado pela administração num dos seguintes casos:

- a) Se no casco ou nas superestruturas do navio tiverem sido feitas modificações de tal importância que seja necessário atribuir um bordo livre maior;
- b) Se as instalações e disposições indicadas na alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 não forem mantidas em estado de bom funcionamento;
- c) Se o certificado não apresentar um visto que mostre que o navio foi inspeccionado em conformidade com a alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14;
- d) Se a resistência estrutural do navio tiver diminuído de tal modo que este não apresente a segurança desejada.

4):

- a) O prazo de validade de um certificado internacional de isenção das linhas de carga passado por uma administração a um navio isento ao abrigo das disposições do parágrafo 2) do artigo 6 não deve exceder cinco anos contados a partir da data do certificado. Este certificado ficará sujeito a um processo de renovação, vistos e cancelamento idêntico ao estabelecido neste artigo para o Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966;
- b) O prazo de validade de um certificado internacional de isenção das linhas de carga passado a um navio isento em conformidade com as disposições do parágrafo 4) do artigo 6 será limitado à duração da viagem simples para a qual esse certificado foi passado.

5) Um certificado passado a um navio por uma administração perde a validade se esse navio mudar de bandeira.

ARTIGO 20

Aceitação dos certificados

Os certificados passados sob a responsabilidade de um Governo contratante em conformidade com as disposições da presente Convenção serão aceitos pelos outros Governos contratantes e considerados, para todos os fins da presente Convenção, como tendo o mesmo valor que os certificados por eles passados.

ARTIGO 21

Fiscalização

1) Os navios portadores de um certificado que foi passado em virtude das disposições do artigo 16 ou das do artigo 17 estão sujeitos, quando se encontram em portos de outros Governos contratantes, a fiscalização exercida por funcionários, para tal devidamente autorizados por esses Governos. Os Governos contratantes devem procurar que essa fiscalização se exerça, tanto quanto for razoável e possível, com vista a verificar que existe a bordo um certificado válido segundo as disposições da presente Convenção. Se o navio possuir um Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966, válido, a fiscalização limitar-se-á a verificar que:

- a) O navio não está carregado para além dos limites permitidos pelo certificado;
- b) A posição das linhas de carga no navio corresponde às indicações do certificado; e
- c) Para tudo o que respeita às disposições das alíneas a) e b) do parágrafo 3) do artigo 19, o navio não sofreu modificações de importância tal que não esteja manifestamente em condições de ir para o mar sem perigo para os passageiros ou para a tripulação.

Quando existir a bordo um certificado internacional de isenção das linhas de carga, válido, a fiscalização limitar-se-á à verificação de que estão cumpridas todas as condições previstas nesse certificado.

2) Se a fiscalização for exercida ao abrigo da alínea c) do parágrafo 1) deste artigo, o seu objectivo limitar-se-á a impedir o navio de sair para o mar enquanto não estiver em condições de o fazer sem perigo para os passageiros ou para a tripulação.

3) No caso de a fiscalização prevista no presente artigo originar qualquer espécie de intervenção, o funcionário que a exercer deve imediatamente e por escrito informar desta decisão o cônsul ou o representante diplomático do Estado cuja bandeira o navio arvora, bem como de todas as circunstâncias que motivarem essa intervenção.

ARTIGO 22

Benefícios

Os benefícios da presente Convenção não podem ser reivindicados a favor de um navio que não possua um certificado válido passado ao abrigo da presente Convenção.

ARTIGO 23

Acidentes

1) Cada administração compromete-se a efectuar inquéritos sobre quaisquer acidentes sucedidos a navios pelos quais for responsável e que estejam sujeitos às disposições da presente Convenção sempre que julgar que esses inquéritos podem auxiliar a determinar as alterações que será desejável introduzir na Convenção.

2) Cada Governo contratante compromete-se a fornecer à Organização todas as informações pertinentes relativas aos resultados desses inquéritos. Os relatórios ou recomendações da Organização baseados nessas informações não devem revelar a identidade ou a nacionalidade dos navios a que disserem respeito, nem de qualquer modo atribuir a responsabilidade desse acidente a qualquer navio ou pessoa, nem tão-pouco dar a entender a quem atribuir.

ARTIGO 24

Tratados e convenções anteriores

1) Todos os outros tratados, convenções e acordos relacionados com as linhas de carga actualmente em vigor entre Governos que sejam partes na presente Convenção continuam a vigorar durante o prazo que lhes estiver atribuído, pelo que respeita a:

- a) Navios aos quais se não aplica a presente Convenção;
- b) Navios aos quais se aplica a presente Convenção em assuntos nela não expressamente estipulados.

2) Todavia, na medida em que tais tratados, convenções ou acordos estiverem em contradição com as disposições da presente Convenção, são estas que devem prevalecer.

ARTIGO 25

Regras especiais resultantes de acordos

Quando, em conformidade com a presente Convenção, forem estabelecidas regras especiais, por acordo, entre todos ou entre alguns dos Governos contratantes, essas regras deverão ser comunicadas à Organização para esta as levar ao conhecimento de todos os Governos contratantes.

ARTIGO 26

Comunicação de informações

1) Os Governos contratantes comprometem-se a comunicar e a fornecer à Organização:

- a) Um número suficiente de exemplares dos modelos dos certificados que passem ao abrigo das disposições da presente Convenção para serem enviados aos Governos contratantes;
- b) O texto das leis, decretos, ordens, regulamentos e outros diplomas que forem publicados sobre os vários assuntos abrangidos pela presente Convenção;
- c) Uma lista das entidades não governamentais que forem autorizadas a actuar em seu nome na administração dos assuntos das linhas de carga para a comunicar aos Governos contratantes.

2) Cada Governo contratante compromete-se a pôr à disposição de qualquer outro Governo contratante, que lhas peça, as normas de resistência que utiliza.

ARTIGO 27

Assinatura, aceitação e adesão

1) A presente Convenção ficará aberta para assinatura durante três meses a partir de 5 de Abril de 1966

e, em seguida, aberta para adesão. Os Governos dos Estados membros das Nações Unidas ou de qualquer das agências especializadas ou da Agência Internacional da Energia Atômica ou partes no Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça podem tornar-se partes na Convenção por:

- a) Assinatura sem reservas quanto à aceitação;
- b) Assinatura sob reserva de aceitação, seguida de aceitação; ou
- c) Adesão.

2) A aceitação ou a adesão deverá ser efectuada por depósito de um instrumento de aceitação ou de adesão na Organização, que informará todos os Governos que assinaram a Convenção, ou a ela aderiram, de cada nova aceitação ou adesão e da data do respectivo depósito.

ARTIGO 28

Entrada em vigor

1) A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data na qual pelo menos quinze Governos (dos quais sete possuam, cada um, uma frota de pelo menos 1 milhão de toneladas brutas de arqueação), tenham assinado sem reservas de aceitação ou depositado instrumentos de aceitação ou de adesão em conformidade com as disposições do artigo 27. A Organização informará todos os Governos que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram da data da sua entrada em vigor.

2) Para os Governos que depositarem um instrumento de aceitação da presente Convenção ou de adesão à mesma dentro do período de doze meses previsto no parágrafo 1) do presente artigo, a aceitação ou a adesão terão efeito na data de entrada em vigor da presente Convenção ou três meses após a data do depósito do instrumento de aceitação ou de adesão, se esta última data for posterior.

3) Para os Governos que depositarem um instrumento de aceitação da presente Convenção ou de adesão à mesma após a data da sua entrada em vigor, a Convenção só entrará em vigor três meses após a data do depósito daquele instrumento.

4) Depois da data na qual estiverem tomadas todas as disposições exigidas para a entrada em vigor de qualquer emenda à presente Convenção, ou após a data na qual todas as necessárias aceitações forem consideradas como recolhidas ao abrigo da alínea b) do parágrafo 2) do artigo 29, no caso de emenda aceite por unanimidade, qualquer instrumento de aceitação ou de adesão depositado é considerado como respeitante à Convenção com emendas.

ARTIGO 29

Alterações

1) A presente Convenção pode ser alterada por proposta de um Governo contratante por meio de um dos processos previstos no presente artigo.

2) Alteração aprovada por unanimidade:

- a) A pedido de um Governo contratante, qualquer proposta de alteração à presente Convenção por ele formulada será comunicada pela Organização a todos os Governos contratantes para apreciação, com vista à sua aprovação por unanimidade;

- b) Qualquer alteração assim comunicada entrará em vigor doze meses após a data da sua aprovação por todos os Governos contratantes, a não ser que por eles seja acordada uma data mais próxima. Um Governo contratante que, num prazo de três anos, contados a partir da data em que a Organização lhe fez a comunicação, não a notifique de que aceita ou rejeita a alteração proposta, considera-se como tendo aprovado essa emenda;
- c) A alteração assim proposta será considerada como rejeitada, se não for aprovada nas condições previstas na alínea b) do presente parágrafo, três anos após a primeira comunicação feita pela Organização a todos os Governos contratantes.

3) Alteração depois da apreciação feita pela Organização:

- a) A pedido de um Governo contratante, a Organização examinará qualquer alteração proposta por esse Governo à presente Convenção. Se esta proposta for aprovada pela maioria de $\frac{2}{3}$ dos membros presentes que tenham direito a voto na Comissão de Segurança Marítima da Organização, a alteração será comunicada a todos os membros da Organização e a todos os Governos contratantes, seis meses, pelo menos, antes de ser apreciada pela Assembleia da Organização;
- b) Se a alteração for aprovada pela maioria de $\frac{2}{3}$ dos membros presentes que tenham direito a voto na Assembleia, será comunicada pela Organização a todos os Governos contratantes para que dêem a sua aprovação;
- c) A alteração entrará em vigor doze meses após a data da sua aprovação por $\frac{2}{3}$ dos Governos contratantes e não se aplicará àqueles que antes da sua entrada em vigor tiverem feito a declaração de que não a aprovam;
- d) Pela maioria de $\frac{2}{3}$ dos membros presentes que tenham direito a voto, neles incluindo os $\frac{2}{3}$ dos governos representados na Comissão de Segurança Marítima presentes à Assembleia e com direito a voto, esta pode propor, no momento da adopção de uma alteração, que fique estabelecido que esta reveste tal importância que qualquer Governo contratante que fizer a declaração prevista na alínea c) e não aprove a alteração no prazo de doze meses contados a partir da data da sua entrada em vigor deixará, quando o prazo expirar, de ser parte na presente Convenção. A decisão ficará subordinada a aprovação prévia por $\frac{2}{3}$ dos Governos contratantes partes na presente Convenção;
- e) Nenhuma das disposições deste parágrafo impedirá o Governo contratante que, tendo adoptado para uma alteração à presente Convenção o processo previsto no mesmo parágrafo, venha a adoptar, em qualquer instante, um dos dois outros que lhe pareça desejável, seja o do parágrafo 2), seja o do parágrafo 4), do presente artigo.

4) Alteração por conferência:

- a) A pedido formulado por um Governo contratante e apoiado por $\frac{1}{3}$, pelo menos, dos Governos contratantes, a Organização con-

vocará uma conferência para apreciar alterações à presente Convenção;

- b) Qualquer alteração adoptada por esta conferência pela maioria de $\frac{2}{3}$ dos Governos contratantes presentes e que tenham direito a voto é comunicada pela Organização a todos os outros Governos contratantes para que dêem a sua aprovação;
- c) A alteração entrará em vigor para todos os Governos contratantes doze meses após a data da sua aprovação pelos $\frac{2}{3}$ dos Governos contratantes e não se aplicará àqueles que antes da sua entrada em vigor tiverem feito a declaração de que não a aprovam;
- d) Pela maioria de $\frac{2}{3}$ dos membros presentes que tenham direito a voto, uma conferência, convocada em conformidade com a alínea a) deste parágrafo, pode indicar, no momento da aprovação de uma alteração, que esta reveste tal importância que qualquer Governo contratante que faça a declaração prevista na alínea c) e não aprove a alteração no prazo de doze meses contados a partir da data da sua entrada em vigor deixará, quando o prazo expirar, de ser parte na presente Convenção.

5) Qualquer alteração à presente Convenção feita por aplicação deste artigo e que disser respeito à estrutura dos navios só é aplicável àqueles cuja quilha foi assente, ou que se encontrem em fase idêntica de construção, na data da entrada em vigor desta alteração ou após essa data.

6) A Organização informará todos os Governos contratantes de qualquer alteração que entre em vigor em conformidade com este artigo, assim como da data em que cada alteração entrará em vigor.

7) Qualquer aprovação ou declaração feita em conformidade com o presente artigo será notificada, por escrito, à Organização, que por sua vez notificará todos os Governos contratantes da recepção dessa aprovação ou declaração.

ARTIGO 30

Denúncia

1) A presente Convenção pode ser denunciada em qualquer momento por qualquer dos Governos contratantes depois de decorrido um período de cinco anos contados a partir da data em que a Convenção entrou em vigor para esse Governo.

2) A denúncia será efectuada por notificação escrita dirigida à Organização, que, por sua vez, informará todos os Governos contratantes de todas as notificações recebidas e das datas da sua recepção.

3) A denúncia produzirá efeitos um ano após a data em que a sua notificação tiver sido recebida pela Organização ou decorrido prazo maior que seja indicado nessa notificação.

ARTIGO 31

Suspensão

1) No caso de hostilidade ou de outras circunstâncias extraordinárias que afectem os interesses vitais de um Estado cujo Governo for um Governo contratante, pode esse Governo suspender, no todo ou em parte, a execução da Convenção. O Governo que usar dessa faculdade deve imediatamente avisar a Organização dessa suspensão.

2) A suspensão não privará os outros Governos contratantes de qualquer direito de fiscalização ao abrigo da presente Convenção sobre os navios do Governo que suspendeu a execução da Convenção quando esses navios se encontrarem nos seus portos.

3) O Governo que suspender a execução da Convenção pode em qualquer altura pôr termo a essa suspensão e deve imediatamente avisar do facto a Organização.

4) A Organização notificará todos os Governos contratantes de qualquer suspensão ou do termo de suspensão resolvida ao abrigo deste artigo.

ARTIGO 32

Territórios

1):

a) As Nações Unidas, quando sejam responsáveis pela administração de determinado território, ou qualquer Governo contratante responsável pelas relações internacionais de um território, devem, logo que possível, consultar as autoridades desse território, esforçando-se por estender ao mesmo a aplicação da presente Convenção, e podem, em qualquer altura, por meio de notificação escrita à Organização, declarar que a aplicação da presente Convenção se tornará extensiva a esse território.

b) A aplicação da presente Convenção tornar-se-á extensiva ao território designado na notificação, a partir da data da recepção desta ou de qualquer outra data que nela seja indicada.

2):

a) As Nações Unidas ou qualquer Governo contratante que tiverem feito uma declaração em conformidade com a alínea a) do parágrafo 1) deste artigo podem, em qualquer ocasião, após ter decorrido um período de cinco anos contados a partir da data em que a aplicação da Convenção se tornou extensiva a qualquer território, declarar, por meio de notificação escrita dirigida à Organização, que a presente Convenção deixará de ser aplicável ao território designado na notificação.

b) A presente Convenção deixa de ser extensiva a qualquer território mencionado numa notificação ao fim de um ano contado a partir da data da recepção da notificação pela Organização ou de qualquer outro período maior nela indicado.

3) A Organização informará todos os Governos contratantes da extensão da presente Convenção a qualquer território em conformidade com o parágrafo 1) do presente artigo, ou da cessação dessa extensão, conforme as disposições do parágrafo 2), indicando, em cada um dos casos, a data em que a presente Convenção passará a ser, ou deixará de ser, aplicável.

ARTIGO 33

Registo

1) A presente Convenção será depositada na Organização e o seu secretário-geral enviará cópias autênticas a todos os Governos signatários, assim como a todos os Governos que a ela aderirem.

2) Logo que a presente Convenção entrar em vigor será registada pela Organização em conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO 34

Línguas

A presente Convenção é feita num só exemplar, nas línguas inglesa e francesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Serão preparadas e depositadas com o original assinado as traduções oficiais na línguas russa e espanhola.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus Governos respectivos, assinaram a presente Convenção.

Feita em Londres aos 5 de Abril de 1966.

ANEXO I

Regras para determinação das linhas de carga

CAPÍTULO I

Generalidades

As regras pressupõem que a natureza e estiva da carga, o lastro, etc., são tais que asseguram ao navio estabilidade suficiente e evitam a fadiga excessiva da estrutura.

As regras pressupõem também que se cumprem os regulamentos internacionais, se os houver, relativos à estabilidade e à compartimentagem dos navios.

Regra 1

Resistência do casco

A administração verificará que a resistência estrutural geral do casco é suficiente para o calado correspondente ao bordo livre marcado. Os navios construídos e mantidos em conformidade com as regras de uma sociedade de classificação reconhecida pela administração podem considerar-se como tendo resistência suficiente.

Regra 2

Aplicação

1) Aos navios de propulsão mecânica, bem como aos batelões, barças ou outras embarcações sem meios independentes de propulsão, deve ser atribuído bordo livre, determinado em conformidade com as disposições das regras 1 a 40, inclusive, deste Anexo.

2) Aos navios que transportarem madeira no convés pode ser atribuído, além do bordo livre prescrito no parágrafo 1) da presente regra, bordo livre para transporte de madeira no convés, calculado em conformidade com as disposições das regras 41 a 45, inclusive, do presente Anexo.

3) Os navios previstos para usarem velas, quer como único meio de propulsão, quer como meio auxiliar, assim como os rebocadores, devem ter bordo livre calculado em conformidade com as disposições das regras 1 a 40, inclusive, do presente Anexo. A administração pode exigir-lhes bordo livre superior ao que é assim definido.

4) Aos navios de madeira ou de construção mista, aos navios construídos de quaisquer outros materiais

aprovados pela administração, assim como aos navios cujas características particulares de construção tornarem injustificada ou praticamente não viável a aplicação das disposições do presente Anexo, será atribuído bordo livre fixado pela administração.

5) As regras 10 a 26, inclusive, do presente Anexo aplicam-se a qualquer navio ao qual seja atribuído bordo livre mínimo. Podem ser concedidas derrogações aos navios aos quais tenha sido atribuído um bordo livre superior ao bordo livre mínimo sob reserva de as condições de segurança serem julgadas satisfatórias pela administração.

Regra 3

Definição dos termos empregados nos Anexos

1) *Comprimento*. — O comprimento (*C*) é igual a 96 por cento do comprimento total medido sobre uma linha de água traçada a 85 por cento do mínimo pontal de construção medido da face superior da quilha ou o comprimento medido da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme naquela linha de água, se este for maior. Nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual é medido este comprimento será paralela à linha de água carregada, prevista.

2) *Perpendiculares*. — As perpendiculares a vante e a ré devem ser conduzidas pelos extremos de vante e de ré do comprimento (*C*). A perpendicular a vante deve passar pela intersecção da face de vante da roda de proa com a linha de água sobre a qual é medido o comprimento.

3) *Meio do navio*. — O meio do navio é o meio do comprimento (*C*).

4) *Boca*. — Salva disposição expressa em contrário, a boca (*B*) é a boca máxima a meio do navio medida na ossada, para os navios de casco metálico e medida fora do forro para os navios de casco não metálico.

5) *Pontal na ossada*:

a) O pontal na ossada é a distância vertical medida da face superior da quilha até à linha recta do vau do pavimento do bordo livre. Nos navios de madeira e nos de construção mista, o pontal é medido desde o canto inferior do alefriz da quilha. Quando o navio tem secção mestra reentrante na parte inferior ou quando as tábuas de resbordo são muito espessas, o pontal é medido desde a intersecção de uma das faces laterais da quilha com o prolongamento da parte chata do fundo;

b) Num navio com trincaniz arredondado, o pontal na ossada deve ser medido até ao ponto de intersecção do prolongamento das linhas na ossada, do vau e da baliza, sendo esse prolongamento feito como se o trincaniz fosse de quina viva;

c) Quando o pavimento de bordo livre tiver salto e a parte levantada desse pavimento se encontrar acima do ponto em que o pontal na ossada deve ser determinado, este deve ser medido até uma linha de referência que é o prolongamento da linha da parte baixa do pavimento paralelamente à parte levantada do mesmo.

6) *Pontal de bordo livre*:

a) O pontal de bordo livre (*P*) é o pontal na ossada medido a meio navio aumentado da espessura das chapas dos trincanizes, se os houver,

e aumentado ainda do valor $\frac{T(C-S)}{C}$ se o pavimento de bordo livre exposto tiver revestimento. Nesta fórmula:

T é a espessura média da parte exposta do revestimento fora das aberturas do pavimento; e

S é o comprimento total das superestruturas como está definido no parágrafo 10), d), da presente regra.

b) O pontal de bordo livre (P) de um navio que tenha trinca arredondado com um raio superior a 4 por cento da boca (B) cu que tenha obras mortas de forma não habitual, é o pontal de bordo livre de um navio que tenha amuradas verticais e a flecha e área transversal da parte alta igual à da secção mestra do navio real.

7) *Coefficiente de finura total.* — O coeficiente de finura total (C_b) é dado pela fórmula $C_b = \frac{\nabla}{C \cdot B \cdot d_1}$ na qual:

∇ é o volume de querena do navio sem apêndices, medido, na ossada, num navio de casco metálico, e fora do forro, num navio de casco não metálico, correspondente a uma imersão d_1 ; e

d_1 é 85 por cento do pontal mínimo na ossada.

8) *Bordo livre.* — O bordo livre fixado é a distância medida verticalmente a meio navio desde o bordo superior da linha do pavimento de bordo livre até ao bordo superior da faixa horizontal que representa a linha de carga adequada.

9) *Pavimento do bordo livre.* — O pavimento do bordo livre é normalmente o pavimento completo mais elevado, exposto à intempérie e ao mar, que possuir dispositivos permanentes para fechar todas as aberturas situadas na parte descoberta e abaixo do qual as aberturas praticadas no costado possuem dispositivos permanentes de obturação estanque. Num navio com pavimento de bordo livre descontínuo, toma-se como pavimento do bordo livre a parte mais baixa do pavimento exposto e o seu prolongamento paralelamente à parte alta do mesmo pavimento. Se o armador o desejar e sob reserva de aprovação pela administração, um pavimento inferior pode ser designado como pavimento de bordo livre desde que seja completo, permanente, contínuo no sentido transversal e contínuo no sentido longitudinal entre a zona das máquinas e as anteparas dos piques. Quando este pavimento inferior apresentar saltos, considera-se como pavimento de bordo livre a parte mais baixa e o seu prolongamento paralelamente à parte mais elevada do mesmo pavimento. Quando um pavimento inferior é designado como pavimento do bordo livre, a parte do casco acima desse pavimento considera-se como uma superestrutura, no que diz respeito às condições de atribuição do bordo livre e respectivos cálculos. É a partir desse pavimento que o bordo livre é calculado.

10) *Superestruturas:*

a) Uma superestrutura é uma construção que se ergue sobre o pavimento do bordo livre, é fechada por um pavimento superior e se estende de um a outro bordo ou tem os lados recolhidos em relação ao costado do navio não mais de 4 por cento da boca (B). Um convés subido a ré é considerado como superestrutura;

b) Uma superestrutura fechada é uma superestrutura com:

- i) As anteparas que a circundam, de construção eficiente;
- ii) As aberturas de acesso nestas anteparas, se existirem, providas de portas que satisfaçam às disposições da regra 12;
- iii) Todas as outras aberturas praticadas nos lados ou nas extremidades providas de dispositivos eficazes para as fechar, estanques à intempérie.

Um castelo central ou de popa não pode ser considerado como superestrutura fechada, a não ser que a tripulação possa dirigir-se à casa das máquinas ou a outros locais de serviço situados no interior dessa superestrutura por meios de acesso sempre utilizáveis quando as aberturas das anteparas estiverem fechadas;

c) A altura de uma superestrutura é a menor altura vertical medida à borda, da face superior dos vaus do pavimento da superestrutura à face superior dos vaus do pavimento do bordo livre;

d) O comprimento de uma superestrutura (S) é o comprimento médio da parte da superestrutura que fica compreendida no comprimento (C).

11) *Navio de convés corrido.* — Um navio de convés corrido é um navio que não tem superestruturas sobre o pavimento do bordo livre.

12) *Estanque à intempérie.* — Um dispositivo diz-se estanque à intempérie quando em quaisquer condições encontradas no mar não deixa penetrar a água.

Regra 4

Linha do pavimento do bordo livre

A linha do pavimento do bordo livre é materializada pelo limite superior de uma faixa horizontal de 300 mm (12'') de comprimento e de 25 mm (1'') de largura. Esta faixa é marcada a meio navio, a um e outro bordos, e o seu limite superior passa geralmente pela intersecção do prolongamento da superfície superior do pavimento do bordo livre com a superfície exterior do costado (fig. 1). Contudo, a posição da linha do pavimento do bordo livre pode ser definida em relação a outro ponto determinado do navio, devendo o bordo livre ser corrigido em conformidade. A posição do ponto de referência e a designação do pavimento do bordo livre devem ser, em todos os casos, indicados no Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966.

Regra 5

Marca do bordo livre

A marca do bordo livre é um disco de 300 mm (12'') de diâmetro exterior, com uma orla de 25 mm (1'') de largura, cortado por uma faixa horizontal de 25 mm (1'') de largura e de 450 mm (18'') de comprimento, cujo limite superior passa pelo centro do disco. O centro do disco deve ficar situado a meio navio, a uma distância vertical do limite superior da marca da linha do pavimento igual ao bordo livre mínimo, de Verão (fig. 2).

Regra 6

Linhas usadas com a marca do bordo livre

1) As linhas de carga que indicam os bordos livres atribuídos em conformidade com as presentes regras são materializadas por faixas horizontais de 230 mm

(9") de comprimento e 25 mm (1") de largura, dispostas perpendicularmente a uma faixa vertical de 25 mm de largura, situada à distância de 540 mm (21") para vante do centro do disco. Salvas as disposições expressas em contrário, a seguir mencionadas, as faixas são traçadas para vante desta faixa vertical (fig. 2).

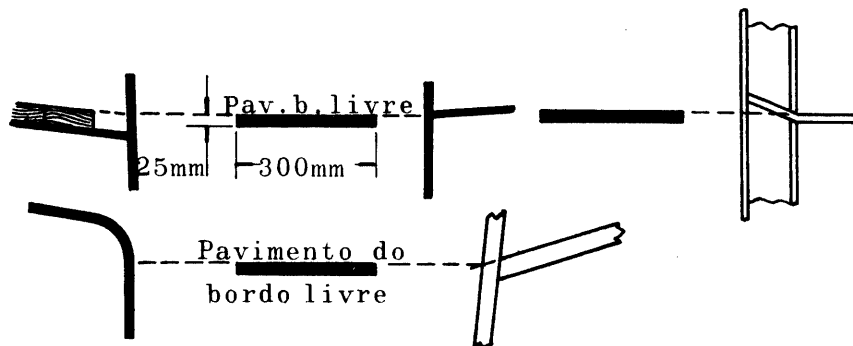


Fig. 1 — Pavimento do bordo livre

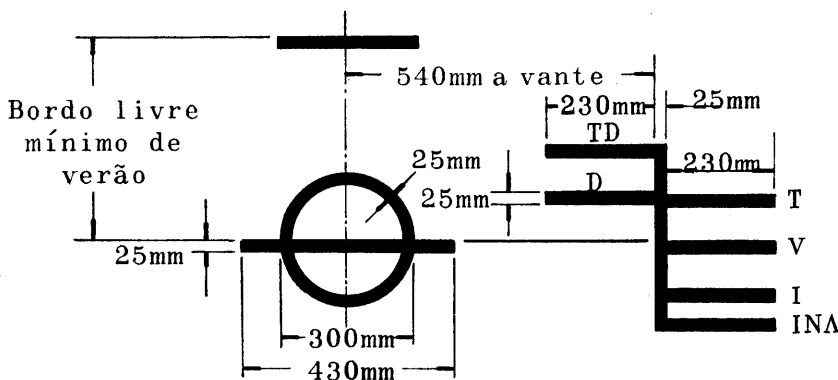


Fig. 2 — Marca do bordo livre e linhas utilizadas com esta marca

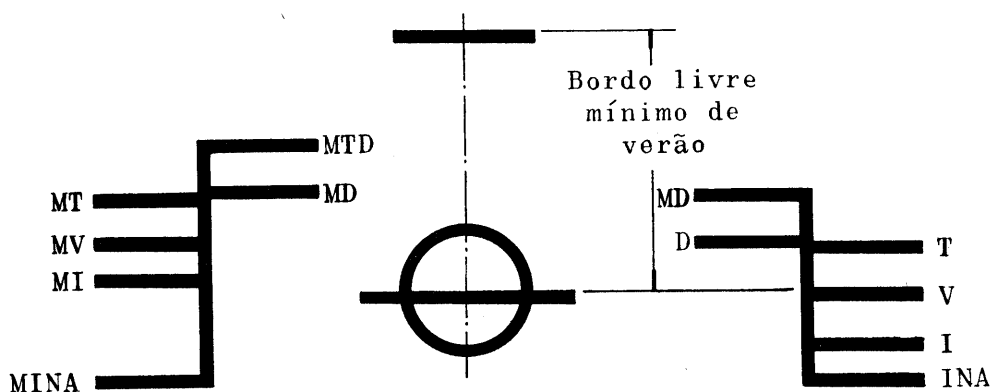


Fig. 3 — Marca do bordo livre para transporte de madeira no convés e linhas utilizadas com esta marca

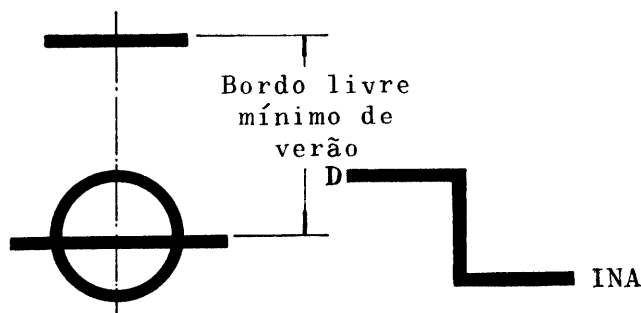


Fig. 4 — Marca do bordo livre para veleiros e linhas utilizadas com esta marca

2) As linhas utilizadas são as seguintes:

- a) Linha de carga de Verão, indicada pelo limite superior da faixa que passa pelo centro do disco e igualmente pelo limite superior de uma faixa com a marca *V*;
- b) Linha de carga de Inverno, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *I*;
- c) Linha de carga de Inverno no Norte do Atlântico, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *INA*;
- d) Linha de carga tropical, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *T*;
- e) Linha de carga de Verão em água doce, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *D*, traçada para ré da faixa vertical. A diferença entre a linha de carga de Verão em água doce e a linha de carga de Verão representa o aumento de imersão que é permitido em relação às outras linhas de carga, quando o navio carrega em água doce;
- f) Linha de carga tropical em água doce, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *TD*, traçada para ré da faixa vertical.

3) Se forem atribuídos bordos livres para o transporte de madeira no convés em conformidade com as presentes regras, as linhas de carga habituais serão completadas com linhas de carga para transporte de madeira no convés. Essas linhas são materializadas por faixas horizontais de 230 mm (9") de comprimento e 25 mm (1") de largura, dispostas perpendicularmente a uma faixa vertical de 25 mm (1") de largura, situada a uma distância de 540 mm (21") para ré do centro do disco; salvas as disposições expressas em contrário a seguir mencionadas, são traçadas para ré dessa faixa vertical (fig. 3).

4) As linhas utilizadas para o transporte de madeira no convés são as seguintes:

- a) Linha de carga de Verão para o transporte de madeira no convés, indicada pelo limite superior de uma faixa marcada *MV*;
- b) Linha de carga de Inverno para o transporte de madeira no convés indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *MI*;
- c) Linha de carga de Inverno no Norte do Atlântico para o transporte de madeira no convés, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *MINA*;
- d) Linha de carga tropical para transporte de madeira no convés, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *MT*;
- e) Linha de carga de Verão em água doce para transporte de madeira no convés, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *MD*, traçada para vante da faixa vertical. A diferença entre a linha de carga de Verão em água doce e a linha de carga de Verão para transporte de madeira no no convés representa o aumento de imersão que é permitido em relação às outras linhas de carga para transporte de madeira no convés, quando o navio carrega em água doce;
- f) Linha de carga tropical em água doce para transporte de madeira no convés, indicada pelo limite superior de uma faixa com a marca *MTD* traçada para vante da faixa vertical.

5) Não têm de ser marcadas as linhas cuja utilização não é de considerar por motivo das características do navio, do seu serviço ou dos limites marcados às zonas de navegação do navio.

6) Quando a um navio é atribuído um bordo livre maior que o bordo livre mínimo fixado nos termos da presente Convenção e a linha de carga correspondente fica situada ao mesmo nível ou a nível inferior ao da mais baixa linha de carga de estação que corresponderia a esse bordo livre mínimo, só a linha de carga de água doce deve ser marcada.

7) Nos veleiros, só a linha de carga de água doce e a marca de Inverno no Norte do Atlântico devem ser marcadas (fig. 4).

8) Sempre que a linha de carga do Norte do Atlântico coincidir com a linha de carga de Inverno da mesma faixa vertical, a linha de carga é marcada com *I*.

9) As linhas de carga suplementares exigidas por outras convenções internacionais em vigor ou por regras nacionais podem ser traçadas perpendicularmente à faixa vertical, descrita no parágrafo 1) da presente regra e para ré desta.

Regra 7

Indicação da autoridade que atribuiu o bordo livre

A indicação da autoridade competente para a marcação dos bordos livres pode ser aposta a um e outro lado do disco e por cima da faixa horizontal que passa pelo seu centro ou por cima e por baixo dela. Essa indicação consiste num grupo de não mais de quatro letras, iniciais da identificação do nome da autoridade, medindo, cada uma, cerca de 115 mm (4 1/2") de altura e 75 mm (3") de largura.

Regra 8

Pormenores da marcação

O disco, as faixas e as letras são pintados em branco ou amarelo sobre fundo escuro ou em preto sobre fundo claro. Devem ser marcados de forma permanente no costado do navio, a contento da administração. As marcas devem ser bem visíveis e, se for necessário, serão tomadas disposições especiais para esse efeito.

Regra 9

Verificação das marcas

Só depois de o funcionário ou inspector que actua por força das disposições do artigo 13 da presente Convenção ter verificado que as marcas estão colocadas correctamente e de forma permanente no costado do navio é que deve ser entregue o Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966.

CAPÍTULO II

Condições para a atribuição do bordo livre

Regra 10

Informações a prestar aos capitães

1) Ao capitão de qualquer navio novo devem ser dadas informações suficientes, em documento aprovado, que lhe permitam carregar e lastrar o navio de modo a evitar esforços inadmissíveis na estrutura. Pode ser dispensada esta exigência quando o comprimento, a

concepção ou o tipo do navio forem tais que a administração julgue desnecessária a sua aplicação.

2) Ao capitão de qualquer navio novo que ainda não possuir documentação sobre a estabilidade, em virtude de uma Convenção internacional em vigor para a salvaguarda da vida humana no mar, devem ser dadas informações suficientes, em documento aprovado, que o orientem sobre a estabilidade do navio nas diversas condições de serviço. Uma cópia desse documento deve ser enviada à administração.

Regra 11

Anteparas situadas nos extremos das superestruturas

As anteparas nos extremos expostos de superestruturas fechadas devem ser de construção eficaz e ser julgadas satisfatórias pela administração.

Regra 12

Portas

1) Todas as aberturas de acesso praticadas nas anteparas extremas de superestruturas fechadas devem ser providas de portas de aço ou de material equivalente, sólidamente fixadas à antepara de modo permanente, as quais, uma vez fechadas, devem ser estanques à intempérie. A sua estrutura, reforços e colocação devem ser estudados de modo que a resistência do conjunto seja igual à da antepara sem aberturas. Os sistemas previstos para garantir a vedação estanque das portas à intempérie devem compreender juntas e tranquetas ou outros dispositivos análogos e estar fixos de modo permanente às anteparas ou às portas. Estas devem poder manobrar-se de ambos os lados da antepara.

2) Salvas disposições em contrário previstas no presente Anexo, a altura das braçolas das aberturas de acesso das anteparas extremas das superestruturas fechadas deve ser pelo menos de 380 mm (15") acima do pavimento.

Regra 13

Situação das escotilhas, vãos das portas e ventiladores

Para a aplicação das presentes regras, a situação das escotilhas, vãos das portas e ventiladores considera-se de uma das duas categorias seguintes:

Situação da categoria 1 — Em zonas do pavimento do bordo livre, do pavimento do castelo de popa e dos pavimentos expostos de superestruturas que se estenderem para vante de um ponto situado a $\frac{1}{4}$ do comprimento do navio a partir da perpendicular a vante.

Situação da categoria 2 — Em zonas dos pavimentos expostos das superestruturas que se estenderem para ré de um ponto situado a $\frac{1}{4}$ do comprimento do navio a partir da perpendicular a vante.

Regra 14

Escotilhas de carga e outras aberturas

1) A construção das escotilhas de carga e de outras aberturas localizadas em zonas das categorias 1 e 2, assim como os meios previstos para garantir a sua vedação estanque à intempérie, deve satisfazer a prescrições pelo menos equivalentes às das regras 15 e 16 do presente Anexo.

2) As braçolas e as coberturas das escotilhas localizadas em zonas expostas dos pavimentos situados acima do pavimento das superestruturas devem satisfazer às prescrições da administração.

Regra 15

Escotilhas fechadas por coberturas móveis com vedação, estanque à intempérie, de encerados e trancas

Braçolas das escotilhas:

1) As braçolas das escotilhas fechadas por coberturas móveis com vedação, estanque à intempérie, de encerados e trancas devem ser de construção robusta e a sua altura mínima acima do pavimento deve ser:

- 600 mm (23 $\frac{1}{2}$ "') em situação da categoria 1.
- 450 mm (17 $\frac{1}{2}$ "') em situação da categoria 2.

Coberturas das escotilhas:

2) A largura de cada superfície de apoio das coberturas das escotilhas deve ser de 65 mm (2 $\frac{1}{2}$ "') pelo menos.

3) Quando as coberturas forem de madeira (quartéis), a grossura deve ser de 60 mm (2 $\frac{3}{8}$ "') pelo menos e o vão de 1,5 m (4,9') no máximo.

4) Quando as coberturas forem de aço macio (tampas), devem ser calculadas para uma carga convencional não inferior a 1,75 toneladas métricas por metro quadrado (358 libras por pé quadrado) se as escotilhas estiverem em situação da categoria 1 e a 1,30 toneladas métricas por metro quadrado (266 libras por pé quadrado) se as escotilhas estiverem em situação da categoria 2. O produto por 4,25 da tensão máxima com a carga convencional não deve exceder a carga de ruptura do material. As tampas devem ser projectadas de modo que a flecha limite com essas cargas não seja superior a 0,0028 do vão.

5) A carga convencional das coberturas de escotilha em situação da categoria 1 pode ser reduzida ao valor de 1 tonelada métrica por metro quadrado (205 libras por pé quadrado) para os navios de 24 m (79') de comprimento, mas deve ser de 1,75 toneladas métricas por metro quadrado (358 libras por pé quadrado) para os navios de 100 m (328') de comprimento. As cargas correspondentes a coberturas de escotilhas em situação da categoria 2 podem ser reduzidas respectivamente a 0,75 toneladas métricas por metro quadrado (154 libras por pé quadrado) e a 1,30 toneladas métricas por metro quadrado (266 libras por pé quadrado). Em qualquer caso os valores correspondentes a comprimentos intermédios serão obtidos por interpolação.

Vaus desmontáveis:

6) Quando os vaus desmontáveis destinados a suportar as coberturas (vimes) forem de aço macio, a resistência deve ser calculada a partir de uma carga convencional igual pelo menos a 1,75 toneladas métricas por metro quadrado (358 libras por pé quadrado) para as escotilhas em situação da categoria 1 e a 1,30 toneladas métricas por metro quadrado (266 libras por pé quadrado) para as escotilhas em situação da categoria 2. O produto por 5 da tensão máxima com a carga convencional não deve exceder a carga de ruptura do material. Os vaus desmontáveis devem ser projectados de modo que a flecha limite com estas cargas não seja superior a 0,0022 do vão. Para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m, as disposições aplicáveis são as do parágrafo 5) da presente regra.

Coberturas de painéis:

7) Quando as coberturas de painéis, que se usam em vez de vaus desmontáveis, forem de aço macio, a resistência deve ser calculada com as cargas convencionais indicadas no parágrafo 4) da presente regra e o produto por 5 da tensão assim calculada não deve exceder a carga de ruptura do material. As coberturas de painéis devem ser projectadas de modo que as flechas limites com essas cargas não sejam superiores a 0,0022 do vão. As chapas de aço macio que formam a parte superior dos painéis terão espessura não inferior a 1 por cento do intervalo dos reforços e nunca inferior a 6 mm (0,24"). Para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328'), as disposições aplicáveis são as do parágrafo 5) da presente regra.

8) A resistência e a rigidez de coberturas fabricadas com outros materiais devem ser equivalentes às das coberturas de aço macio, a contento da administração.

Suportes ou encaixes:

9) Os suportes ou encaixes previstos para os vaus desmontáveis devem ser de construção robusta e permitir a eficiente colocação e fixação dos vaus. Quando se utilizarem vaus do tipo rolante, a instalação deve permitir que fiquem bem colocados quando a escotilha está fechada.

Castanhas:

10) As castanhas devem ter forma que se ajuste à inclinação das cunhas. Devem ter, no mínimo, 65 mm (2 1/2") de largura e estar distanciadas a não mais de 600 mm (23 1/2") de eixo a eixo. As castanhas das extremidades não devem ficar a mais de 150 mm (6") dos contos da escotilha.

Trancas e cunhas:

11) As trancas e as cunhas devem ser eficazes e estar em bom estado. As cunhas devem ser de madeira rija ou de outro material equivalente; a sua inclinação não deve exceder 1:6; a sua espessura na ponta deve ser pelo menos de 13 mm (1/2").

Encerados:

12) Deve haver, pelo menos, dois encerados em bom estado para cada uma das escotilhas em situação das categorias 1 ou 2. Os encerados devem ser perfeitamente estanques e de solidez satisfatória. A tela deve ter peso e qualidade em conformidade com as normas aprovadas.

Segurança das coberturas:

13) Para as escotilhas em situação das categorias 1 ou 2, devem prever-se barras de aço ou qualquer outro sistema equivalente para prender, eficiente e independentemente, cada uma das partes da cobertura, depois do acunhamento dos encerados. As coberturas de escotilha que meçam mais de 1,5 m (4,9') de comprimento devem ser peadas com, pelo menos, dois dispositivos de segurança.

Regra 16

Escotilhas fechadas por coberturas estanques à intempérie, de aço ou de outro material equivalente providas de juntas e tranquetas

Braçolas de escotilha:

1) A altura acima do pavimento das braçolas das escotilhas em situação das categorias 1 ou 2, providas

de coberturas estanques à intempérie, de aço ou de outro material equivalente com juntas e tranquetas deve obedecer às disposições da regra 15, parágrafo 1). Contudo, podem reduzir-se as alturas das braçolas ou suprimir-se estas inteiramente, sob reserva de que a administração verifique que a segurança do navio não se encontra por isso comprometida em quaisquer condições de mar. Quando houver braçolas, estas devem ser de construção sólida.

Coberturas estanques à intempérie:

2) Quando as coberturas estanques à intempérie forem de aço macio, a sua resistência deve ser calculada para uma carga convencional não inferior a 1,75 toneladas métricas por metro quadrado (358 libras por pé quadrado) se as escotilhas estiverem em situação da categoria 1 e a 1,30 toneladas métricas por metro quadrado (266 libras por pé quadrado) se as escotilhas estiverem em situação da categoria 2. O produto por 4,25 da tensão máxima com a carga convencional não deve exceder a carga de ruptura do material. As coberturas devem ser projectadas de modo que a flecha limite com essas cargas não seja superior a 0,0028 do vão. A espessura das chapas de aço macio que constituem a parte superior das coberturas deste tipo deve ser não inferior a 1 por cento do intervalo dos reforços e nunca inferior a 6 mm (0,24"). Para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328') as disposições aplicáveis são as da regra 15, parágrafo 5).

3) A resistência e a rigidez de coberturas fabricadas com outros materiais devem ser equivalentes às das coberturas de aço macio, a contento da administração.

Meios para assegurar a vedação estanque à intempérie:

4) Os meios para assegurar e conservar a vedação estanque à intempérie devem ser a contento da administração. Os dispositivos adoptados devem assegurar que a vedação estanque se mantenha em quaisquer condições de mar. Para isso, devem exigir-se provas de vedação estanque na vistoria inicial, podendo exigir-se também nas vistorias periódicas, inspecções anuais ou com intervalos mais curtos.

Regra 17**Aberturas nas casas das máquinas**

1) As aberturas nas casas das máquinas em situação das categorias 1 ou 2 devem ser convenientemente reforçadas e protegidas de modo eficaz por casotas de aço suficientemente fortes. Quando estas casotas não forem protegidas por outras estruturas, a sua resistência deve ser objecto de estudo especial. As aberturas de acesso dessas casotas devem ser dotadas de portas que satisfaçam às prescrições da regra 12, parágrafo 1), e cujos batentes se elevem a pelo menos 600 mm (23 1/2") acima do pavimento se estiverem em situação da categoria 1 e a pelo menos 380 mm (15") acima do pavimento se estiverem em situação da categoria 2. As outras aberturas das casotas devem ser dotadas de tampas equivalentes, permanentemente montadas no seu lugar.

2) As braçolas de qualquer tecto das casas das caldeiras, chaminé ou ventilador da casa das máquinas em situação exposta do pavimento do bordo livre ou do pavimento das superestruturas devem, dentro do que seja conveniente e viável, ser o mais altas possível acima desses pavimentos. As aberturas do tecto das

casas das caldeiras devem ter tampas fortes de aço ou de outro material equivalente, permanentemente montadas no seu lugar e susceptíveis de serem seguras de forma estanque à intempérie.

Regra 18

Aberturas diversas nos pavimentos do bordo livre e das superestruturas

1) As portas de visita e os agulheiros rentes ao pavimento em situação das categorias 1 ou 2 ou no interior de superestruturas que não sejam superestruturas fechadas devem ser dotadas de tampas robustas capazes de garantir uma vedação estanque completa. Estas tampas devem ser permanentemente mantidas no seu lugar, a menos que sejam fixadas por parafusos muito perto uns dos outros.

2) As aberturas no pavimento do bordo livre além das escotilhas, aberturas nos locais das máquinas, portas de visita e agulheiros rentes ao pavimento devem ser protegidos por uma superestrutura fechada, casota ou gaiuta de solidez e vedação estanque equivalentes. Qualquer abertura desta natureza num pavimento exposto de superestrutura ou no tecto de uma casota situada no pavimento do bordo livre deve ser protegida por uma gaiuta ou agulheiro eficiente, se der acesso a um local situado abaixo do pavimento do bordo livre ou no interior de uma superestrutura fechada. As portas destas gaiutas ou agulheiros devem satisfazer às prescrições da regra 12, parágrafo 1).

3) A altura acima do pavimento das braçolas das portas das gaiutas em situação da categoria 1 deve ser pelo menos de 600 mm ($23\frac{1}{2}''$) e, em situação da categoria 2, de pelo menos 380 mm ($15''$).

Regra 19

Ventiladores

1) Os ventiladores em situação da categoria 1 ou 2 que servirem espaços abaixo dos pavimentos do bordo livre ou dos pavimentos de superestruturas fechadas devem ter braçolas de aço ou de outro material equivalente, de construção sólida e eficazmente ligadas ao pavimento. Quando a braçola de qualquer ventilador tiver altura superior a 900 mm ($35\frac{1}{2}''$), a mesma deve ser fixada de modo especial.

2) Os ventiladores que atravessarem superestruturas que não sejam superestruturas fechadas devem ter sólidas braçolas de aço ou de material equivalente no pavimento do bordo livre.

3) Os ventiladores em situação da categoria 1 cujas braçolas tiverem altura superior a 4,5 m ($14,8'$) acima do pavimento e os ventiladores em situação da categoria 2 cujas braçolas tiverem altura superior a 2,5 m ($7,5'$) acima do pavimento não precisam de ser dotados de dispositivos para os fechar, a menos que a administração o exija expressamente.

4) Salvo no caso previsto no parágrafo 3) desta regra, as aberturas dos ventiladores devem ser dotadas de dispositivos eficazes para as fechar de forma estanque à intempérie. Nos navios de comprimento não superior a 100 m ($328'$) esses dispositivos devem estar permanentemente montados. Quando assim não suceder nos navios de maior comprimento, esses dispositivos devem estar convenientemente arrumados junto aos ventiladores a que se destinarem. Os ventiladores em situação da categoria 1 devem ter braçolas de pelo menos 900 mm

($35\frac{1}{2}''$) de altura acima do pavimento; em situação da categoria 2, as braçolas devem ter altura de pelo menos 760 mm ($30''$) acima do pavimento.

5) A administração pode exigir que em situações expostas do navio as alturas das braçolas sejam aumentadas a seu contento.

Regra 20

Respiradouros

Quando os respiradouros dos tanques de lastro ou de outros tanques abrem acima do pavimento do bordo livre ou do pavimento das superestruturas, as partes expostas dos tubos devem ser de construção sólida. A altura desde o pavimento até o ponto em que a água pode ter acesso aos locais inferiores deve ser pelo menos de 760 mm ($30''$) no pavimento do bordo livre e de 450 mm ($17\frac{1}{2}''$) no pavimento das superestruturas. Quando estas alturas possam causar embaraço ao normal funcionamento do navio, pode aceitar-se uma altura inferior, desde que a administração verifique que os dispositivos para fechar e outras circunstâncias justificam a altura reduzida. Para fechar os respiradouros deve haver meios de obturação satisfatórios, permanentemente montados.

Regra 21

Resbordos de carga e outras aberturas análogas

1) Os resbordos de carga e outras aberturas análogas no costado, abaixo do pavimento do bordo livre, devem ser dotados de portas previstas de modo a garantir a vedação estanque à intempérie e uma resistência equivalente à da parte do casco que os rodeia. O número dessas aberturas deve ser limitado ao mínimo compatível com o tipo e o serviço normal do navio.

2) Salva autorização da administração, o limite inferior destas aberturas não deve ficar abaixo de uma linha paralela ao traço, no costado, do pavimento do bordo livre, linha essa cuja parte inferior rasa o limite superior da linha de carga mais elevada.

Regra 22

Embornais, tomadas de água e descargas

1) As descargas praticadas no casco, para servirem zonas abaixo do pavimento do bordo livre ou o interior de superestruturas e casotas situadas no pavimento do bordo livre dotados com portas, de acordo com as disposições da regra 12, devem ser providas de meios eficazes e acessíveis para evitar a entrada de água. Normalmente, cada descarga independente deve ser provida de uma válvula automática de retenção com meios efectivos de a fechar a partir de um local situado acima do pavimento do bordo livre. Contudo, quando a distância vertical entre a linha de carga de Verão e a boca inferior do tubo de descarga for superior a 0,01 C, a descarga pode estar provida de duas válvulas automáticas de retenção sem meios efectivos de as fechar, com a condição de a válvula mais próxima do eixo do navio estar sempre acessível, durante a utilização, para ser examinada. Quando essa distância for superior a 0,02 C, pode haver uma só válvula automática de retenção sem meios efectivos de a fechar, sob reserva de aprovação pela administração. Os meios de comando da válvula de acção efectiva devem ser facilmente acessíveis e dispor de um indicador que mostre se a válvula está aberta ou fechada.

2) Nas casas das máquinas, cuja vigilância em serviço normal é mantida pela tripulação, as tomadas de água de mar e as descargas, principais e auxiliares, relativas ao serviço das máquinas devem ser facilmente acessíveis e dispor de um indicador que mostre se as válvulas estão abertas ou fechadas.

3) Os tubos dos embornais e de descarga, seja qual for o nível da sua entrada, que penetrem no casco a mais de 450 mm ($17 \frac{1}{2}''$) abaixo do pavimento do bordo livre, ou a menos de 600 mm ($23 \frac{1}{2}''$) da linha de carga de Verão devem ser providos de uma válvula de retenção no casco. Salvas disposições em contrário do parágrafo 1), esta válvula pode ser suprimida se a espessura do encanamento for suficiente.

4) Os embornais que servirem superestruturas ou casotas que não tenham portas de acordo com as prescrições da regra 12 devem abrir no exterior do navio.

5) Todas as válvulas e outros dispositivos exigidos por esta regra devem ser de aço, de bronze ou de qualquer outro material dúctil aprovado. Nem o ferro fundido vulgar nem qualquer outro material equivalente são aceitáveis. Todos os tubos de que trata a presente regra devem ser de aço ou de outro qualquer material equivalente que satisfaça as exigências da administração.

Regra 23

Víguas

1) As víguas dos locais abaixo do pavimento do bordo livre ou no interior de superestruturas fechadas devem ser providas de portas de tempo eficazes com dobradiças interiores, dispostas de modo a poderem ser bem fechadas e seguras de modo estanque.

2) Em caso algum a parte inferior das víguas pode ficar abaixo de uma linha paralela ao traço, no costado, do pavimento do bordo livre, linha essa cujo ponto mais baixo passe acima da linha de água carregada, à distância de 2,5 por cento da boca (B) ou de 500 mm ($19 \frac{1}{2}''$), devendo ser escolhido o maior dos dois valores.

3) As víguas e os seus vidros, se os houver, e as portas de tempo devem ser de construção sólida e aprovada.

Regra 24

Resbordos

1) Quando as bordas falsas das zonas expostas dos pavimentos do bordo livre ou das superestruturas formam poços devem ser adoptados meios amplamente suficientes para retirar e esgotar rapidamente a água dos pavimentos. Sob reserva das disposições dos parágrafos 2) e 3) desta regra, a área mínima dos resbordos de descarga (A) de cada bordo e em cada poço do pavimento do bordo livre deve ser a dada pelas fórmulas que se seguem, nos casos em que o tosado, em correspondência do poço, for igual ou superior ao tosado normal. A área mínima para cada poço nos pavimentos da superestrutura deve ser igual a metade da secção dada por essas mesmas fórmulas.

Quando o comprimento da borda falsa c no poço for igual ou inferior a 20 m:

$$A = 0,7 + 0,035 c, \text{ em metros quadrados.}$$

Quando c for superior a 20 m:

$$A = 0,7 c, \text{ em metros quadrados.}$$

Nestas fórmulas não é necessário dar a c um valor superior a $0,07 C$. Se a borda falsa tiver altura média superior a 1,2 m, a área necessária deve ser aumentada à razão de 0,004 de metro quadrado por metro de comprimento do poço e por 0,1 de metro de diferença na altura. Se a borda falsa tiver altura média inferior a 0,9 m, a área necessária pode ser diminuída à razão de 0,004 de metro quadrado por metro de comprimento do poço e por 0,1 de metro de diferença na altura.

Ou:

Quando o comprimento da borda falsa c no poço for inferior ou igual a $66'$:

$$A = 7,6 + 0,115 c, \text{ em pés quadrados.}$$

Quando é superior a $66'$:

$$A = 0,23 c, \text{ em pés quadrados.}$$

Nestas fórmulas não é necessário dar a c um valor superior a $0,7 C$. Se a borda falsa tiver altura média superior a $3,9'$, a área necessária deve ser aumentada à razão de 0,04 pés quadrados por pé de comprimento do poço e por pé de diferença na altura. Se a borda falsa tiver altura média inferior a $3'$, a área necessária pode ser diminuída à razão de 0,04 pés quadrados por pé de comprimento e por pé de diferença na altura.

2) Nos navios sem tosado a área calculada deverá ser aumentada de 50 por cento. Quando o tosado for inferior ao normal, a percentagem deve obter-se por interpolação.

3) Nos navios providos de tronco que não satisfaça os requisitos da regra 36, parágrafo 1), e), ou nos navios em que as braçolas laterais da escotilha se prolongam de modo contínuo ou quase contínuo entre superestruturas separadas, a área mínima das aberturas dos resbordos de descarga deve ser determinada pela tabela seguinte:

Largura da escotilha ou do tronco em relação à boca do navio	Área dos resbordos de descarga em relação à área total da borda falsa
Percentagem	Percentagem
40 ou menos	20
75 ou mais	10

Para as larguras intermédias, a secção das braçolas de descarga obtém-se por interpolação linear.

4) Nos navios que tenham superestruturas abertas em uma ou ambas as extremidades, devem ser tomadas disposições adequadas, a contento da administração para esgotar a água que possa entrar para o interior dessas superestruturas.

5) A parte inferior dos resbordos deve ficar tão perto quanto possível do pavimento. $\frac{2}{3}$ da área exigida para os resbordos devem ficar na metade do poço mais próxima do ponto mais baixo da curva do tosado.

6) Todas as aberturas deste tipo praticadas nas bordas falsas devem ser protegidas por varões ou barras intervaladas de cerca de 230 mm ($9''$). Se forem instaladas portas de mar nos resbordos, devem prever-se folgas suficientemente grandes para evitar que as portas

fiquem presas. As missagras devem ter os pinos ou as fêmeas de material resistente à corrosão. Se as portas de mar estiverem providas de dispositivos de fixação, estes devem ser de tipo aprovado.

Regra 25

Protecção da tripulação

1) A resistência das anteparas das casotas previstas para alojamento da tripulação deve ser a contento da administração.

2) Devem ser instaladas balaustradas ou bordas falsas eficazes em todas as zonas expostas do pavimento do bordo livre e do pavimento das superestruturas. As balaustradas ou bordas falsas devem ter a altura de pelo menos 1 m (39 1/2") acima do pavimento. Todavia, quando esta altura possa causar embaraço ao normal funcionamento do navio, a administração pode aprovar uma altura inferior, se julgar que assim fica assegurada uma protecção suficiente.

3) A altura livre sob o vergueiro mais baixo da balaustrada não deve exceder 230 mm (9"). Os outros vergueiros devem ser intervalados a não mais de 380 mm (15"). Nos navios com trincaiz arredondado os balaústres devem ser colocados na parte plana do pavimento.

4) Para protecção da tripulação nas suas idas e vindas entre os alojamentos, a casa das máquinas e quaisquer outros locais utilizados no serviço normal do navio, devem ser previstas balaustradas, cabos de vaivém, passadiços, passagens sob o pavimento ou outros dispositivos satisfatórios.

5) A carga no convés de qualquer navio deve ser estivada de tal modo que qualquer abertura que esteja no caminho da carga e dê acesso aos alojamentos da tripulação, à casa das máquinas e a todos os outros locais utilizados para o serviço normal do navio possa ser convenientemente fechada e segura para impedir a entrada da água. Deve ser prevista protecção eficaz da tripulação por cima da carga de convés, por meio de corrimãos ou cabos de vaivém, se não existir passagem conveniente por cima ou por baixo do pavimento do navio.

Regra 26

Condições especiais de atribuição do bordo livre para navios do tipo «A»

Rufos do aparelho motor:

1) Os rufos do aparelho motor dos navios do tipo «A», tais como são definidos na regra 27, devem ser protegidos por um castelo, central ou de popa, de altura pelo menos igual à altura normal ou por uma casota de altura igual e resistência equivalente. Contudo, os rufos do aparelho motor podem ser expostos ao tempo, se não existirem aberturas que dêem acesso directo do pavimento do bordo livre às casas das máquinas. Pode, todavia, ser autorizada na antepara dos rufos do aparelho motor uma porta que satisfaça às condições da regra 12, desde que dê acesso a um local ou a um corredor que seja de construção tão sólida como a do rufo e esteja separada da descida da casa das máquinas por uma segunda porta estanque à intempérie, de aço ou de qualquer outro material equivalente.

Portalós e acessos:

2) Nos navios do tipo «A» deve ser instalado um passadiço permanente de construção eficaz e de resistência suficiente, de vante a ré, ao nível do pavimento

das superestruturas, entre o castelo de popa e o central ou uma casota, se existir. Podem prever-se meios de acesso equivalentes, para substituir o portaló, como, por exemplo, passagens sob o pavimento. Em qualquer outra parte e nos navios do tipo «A» sem castelo central serão previstas disposições a contento da administração, para a segurança da tripulação na sua deslocação para todos os locais do navio utilizado em serviço normal.

3) Deve haver sempre pronto a ser utilizado um meio seguro e satisfatório de acesso do nível do passadiço aos alojamentos da tripulação, separados, e também entre os alojamentos da tripulação e a casa das máquinas.

Escotilhas:

4) As escotilhas expostas situadas nos pavimentos do bordo livre e do castelo de proa ou na parte superior do tronco de expansão dos navios do tipo «A» devem ser providas de tampas estanques à água, de aço ou de outro material equivalente.

Disposições para a saída da água do mar:

5) Os navios do tipo «A» com borda falsa devem ter balaustrada em pelo menos metade do comprimento da zona exposta do pavimento exposto ou qualquer outro sistema eficaz de retirar e esgotar a água. O limite superior da cinta deve manter-se tão baixo quanto possível.

6) Quando as superestruturas forem ligadas por troncos, devem ser previstas balaustradas a todo o comprimento das zonas expostas do pavimento do bordo livre.

CAPÍTULO III

Bordos livres

Regra 27

Tipos de navios

1) Para o cálculo do bordo livre, os navios devem ser divididos em dois tipos: «A» e «B».

Tipo «A»:

2) Um navio do tipo «A» é um navio que foi projectado para transportar somente cargas líquidas a granel e no qual os tanques de carga têm unicamente aberturas de acesso de pequenas dimensões e essas aberturas são fechadas por tampas estanques, de aço ou de material equivalente, providas de juntas. Um tal navio possui necessariamente as seguintes características:

- a) Grande integridade do pavimento exposto, e
- b) Elevado grau de segurança ao alagamento, devido à baixa permeabilidade dos compartimentos carregados e ao grau de compartimentagem de que geralmente são dotados.

3) Um navio do tipo «A» de mais de 150 m (492') de comprimento e projectado para ter compartimentos vazios quando está carregado até à linha de carga de Verão deve ser capaz de aguentar o alagamento de qualquer destes compartimentos vazios, admitindo que a permeabilidade é de 0,95, e continuar a flutuar numa condição de equilíbrio considerada satisfatória pela administração. Num navio deste tipo de mais de 225 m (738') de comprimento, a casa das máquinas deve ser considerada como um compartimento alagável, mas com uma permeabilidade de 0,85.

A título de orientação para as administrações podem considerar-se satisfatórios os seguintes limites:

- a) A flutuação final depois do alagamento estar situada abaixo da aresta inferior de qualquer abertura pela qual possa ter lugar um alagamento progressivo;
- b) O ângulo máximo da inclinação devida a alagamento assimétrico ser da ordem dos 15°;
- c) A altura metacêntrica do navio alagado ser positiva.

4) A um navio do tipo «A» deverá ser atribuído um bordo livre que não seja inferior ao que resultar da tabela A da regra 28.

Tipo «B»:

5) Todos os navios que não satisfaçam as prescrições dos parágrafos 2) e 3) da presente regra serão considerados como pertencendo ao tipo «B».

6) Aos navios do tipo «B» que em situação de categoria 1 tiverem escotilhas dotadas de coberturas em conformidade com as disposições da regra 15, parágrafo 7), ou da regra 16, salvas disposições em contrário dos parágrafos 7) a 10), inclusive, da presente regra, serão atribuídos os bordos livres que resultarem da tabela B.

7) Aos navios do tipo «B» de mais de 100 m (328') de comprimento podem ser atribuídos bordos livres inferiores aos estipulados no parágrafo 6) desta regra, desde que em relação ao montante da dedução concedida a administração aceite que:

- a) As medidas tomadas para protecção da tripulação são satisfatórias;
- b) Os meios de descarga da água são adequados;
- c) As escotilhas em posição das categorias 1 e 2 satisfazem às disposições da regra 16, são suficientemente sólidas; deve dispensar-se cuidado especial aos dispositivos adoptados para a vedação e a fixação;
- d) O navio, quando carregado até à linha de carga de Verão, fique a flutuar numa condição de equilíbrio satisfatória depois do alagamento de qualquer compartimento avariado isolado, com excepção do espaço das máquinas. A permeabilidade deste compartimento supor-se-á igual a 0,95;
- e) Se o navio tiver mais de 225 m (738') de comprimento, a casa das máquinas deve ser tratada como um compartimento alagável com uma permeabilidade de 0,85.

A título de orientação para as administrações, esclarece-se que, para aplicação das alíneas d) e e) do presente parágrafo, os limites previstos no parágrafo 3), alíneas a), b) e c), podem considerar-se satisfatórios.

Os cálculos poderão basear-se nas principais hipóteses seguintes:

A extensão vertical da avaria é igual ao pontal do navio;

A profundidade da avaria não é superior a B/5; Nenhuma antepara transversal principal está atingida;

A altura do centro de gravidade acima da linha de água zero é avaliada admitindo que o carregamento dos porões é homogéneo e que os líquidos e materiais de consumo são 50 por cento da dotação máxima, etc.

8) Ao calcular o bordo livre dos navios do tipo «B» que satisfaçam as disposições do parágrafo 7) desta regra, os valores da tabela B da regra 28 não serão reduzidos de mais de 60 por cento da diferença entre os valores indicados nas tabelas B e A para os correspondentes comprimentos do navio.

9) A redução do bordo livre tabular, concedida no parágrafo 8) da presente regra, pode ser aumentada até ao valor de 100 por cento da diferença entre os valores indicados nas tabelas B e A da regra 28, se o navio satisfizer as disposições da regra 26, parágrafos 1), 2), 3), 5) e 6), como se fosse um navio do tipo «A» e se, além disso, satisfizer as disposições do parágrafo 7), alíneas a) a d), inclusive, da presente regra, com a excepção de que, na alínea d), o alagamento de um só compartimento qualquer avariado será substituído pelo alagamento de dois quaisquer compartimentos adjacentes no sentido longitudinal, nenhum dos quais seja a casa das máquinas. Além disso, qualquer navio deste tipo de mais de 225 m (738') de comprimento, quando carregado até à linha de carga de Verão, deve ficar a flutuar numa condição de equilíbrio satisfatória, suposta a casa das máquinas alagada, e só ela, com permeabilidade de 0,85.

10) Aos navios do tipo «B» que tenham em situação da categoria 1 escotilhas com coberturas em conformidade com as disposições da regra 15, exceptuado o parágrafo 7) da mesma regra, devem ser atribuídos bordos livres baseados nos valores indicados na tabela de base B da regra 28, aumentados dos valores dados pela tabela seguinte:

Aumento do bordo livre em relação ao bordo livre tabular para os navios de tipo «B» cujas coberturas das escotilhas não satisfazem às disposições das regras 15, parágrafo 7), ou 16.

Comprimento do navio — Metros	Aumento do bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Aumento do bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Aumento do bordo livre — Milímetros
Até 108	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Para os comprimentos intermédios, os valores obtêm-se por interpolação linear.

O bordo livre dos navios de comprimento superior a 200 m será fixado pela administração.

Aumento do bordo livre em relação ao bordo livre tabular para os navios de tipo «B» cujas coberturas das escotilhas não satisfazem às disposições das regras 15, parágrafo 7), ou 16.

Comprimento do navio — Pés	Aumento do bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Aumento do bordo livre — Polegadas
Até 350	2	510	9,6
360	2,3	520	10
370	2,6	530	10,4
380	2,9	540	10,7
390	3,3	550	11
400	3,7	560	11,4
410	4,2	570	11,8
420	4,7	580	12,1
430	5,2	590	12,5
440	5,8	600	12,8
450	6,4	610	13,1
460	7	620	13,4
470	7,6	630	13,6
480	8,2	640	13,9
490	8,7	650	14,1
500	9,2	660	14,3

Para os comprimentos intermédios, os valores obtêm-se por interpolação linear.

O bordo livre dos navios de comprimento superior a 660 pés será fixado pela administração.

11) O bordo livre dos batelões, das barcaças ou de quaisquer outros navios sem meios de propulsão próprios deve satisfazer às disposições das presentes regras. Contudo, as regras 25, 26, parágrafos 2) e 3), e 39 não são aplicáveis às barcaças se estas não tiverem tripulação. Estas barcaças, se tiverem sobre o pavimento do bordo livre sòmente pequenas aberturas de acesso fechadas por coberturas conjuntas estanques à intempérie, de aço ou de material equivalente, poderão beneficiar de bordos livres reduzidos de 25 por cento em relação aos que forem calculados em conformidade com as presentes regras.

Regra 28

Tabelas de bordo livre

Navios do tipo «A»:

1) O bordo livre básico para os navios do tipo «A» será determinado com a seguinte tabela:

Tabela A

Tabela do bordo livre dos navios do tipo «A»

Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros
24	200	41	344	58	544
25	208	42	354	59	559
26	217	43	364	60	573
27	225	44	374	61	587
28	233	45	385	62	600
29	242	46	396	63	613
30	250	47	408	64	626
31	258	48	420	65	639
32	267	49	432	66	653
33	275	50	443	67	666
34	283	51	455	68	680
35	292	52	467	69	693
36	300	53	478	70	706
37	308	54	490	71	720
38	316	55	503	72	733
39	325	56	516	73	746
40	334	57	530	74	760

Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros
75	773	155	2 048	235	2 910
76	786	156	2 064	236	2 918
77	800	157	2 080	237	2 925
78	814	158	2 096	238	2 932
79	828	159	2 111	239	2 939
80	841	160	2 126	240	2 946
81	855	161	2 141	241	2 953
82	869	162	2 155	242	2 959
83	883	163	2 169	243	2 966
84	897	164	2 184	244	2 973
85	911	165	2 198	245	2 979
86	926	166	2 212	246	2 986
87	940	167	2 226	247	2 993
88	955	168	2 240	248	3 000
89	969	169	2 254	249	3 006
90	984	170	2 268	250	3 012
91	999	171	2 281	251	3 018
92	1 014	172	2 294	252	3 024
93	1 029	173	2 307	253	3 030
94	1 044	174	2 320	254	3 036
95	1 059	175	2 332	255	3 042
96	1 074	176	2 345	256	3 048
97	1 089	177	2 357	257	3 054
98	1 105	178	2 369	258	3 060
99	1 120	179	2 381	259	3 066
100	1 135	180	2 393	260	3 072
101	1 151	181	2 405	261	3 078
102	1 166	182	2 416	262	3 084
103	1 181	183	2 428	263	3 089
104	1 196	184	2 440	264	3 095
105	1 212	185	2 451	265	3 101
106	1 228	186	2 463	266	3 106
107	1 244	187	2 474	267	3 112
108	1 260	188	2 486	268	3 117
109	1 276	189	2 497	269	3 123
110	1 293	190	2 508	270	3 128
111	1 309	191	2 519	271	3 133
112	1 326	192	2 530	272	3 138
113	1 342	193	2 541	273	3 143
114	1 359	194	2 552	274	3 148
115	1 376	195	2 562	275	3 153
116	1 392	196	2 572	276	3 158
117	1 409	197	2 582	277	3 163
118	1 426	198	2 592	278	3 167
119	1 442	199	2 602	279	3 172
120	1 459	200	2 612	280	3 176
121	1 476	201	2 622	281	3 181
122	1 494	202	2 632	282	3 185
123	1 511	203	2 641	283	3 189
124	1 528	204	2 650	284	3 194
125	1 546	205	2 659	285	3 198
126	1 563	206	2 669	286	3 202
127	1 580	207	2 678	287	3 207
128	1 598	208	2 687	288	3 211
129	1 615	209	2 696	289	3 215
130	1 632	210	2 705	290	3 220
131	1 650	211	2 714	291	3 224
132	1 667	212	2 723	292	3 228
133	1 684	213	2 732	293	3 233
134	1 702	214	2 741	294	3 237
135	1 719	215	2 749	295	3 241
136	1 736	216	2 758	296	3 246
137	1 753	217	2 767	297	3 250
138	1 770	218	2 775	298	3 254
139	1 787	219	2 784	299	3 258
140	1 803	220	2 792	300	3 262
141	1 820	221	2 801	301	3 266
142	1 837	222	2 809	302	3 270
143	1 853	223	2 817	303	3 274
144	1 870	224	2 825	304	3 278
145	1 886	225	2 833	305	3 281
146	1 903	226	2 841	306	3 285
147	1 919	227	2 849	307	3 288
148	1 935	228	2 857	308	3 292
149	1 952	229	2 865	309	3 295
150	1 968	230	2 872	310	3 298
151	1 984	231	2 880	311	3 302
152	2 000	232	2 888	312	3 305
153	2 016	233	2 895	313	3 308
154	2 032	234	2 903	314	3 312

Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros
315	3 315	332	3 363	349	3 403
316	3 318	333	3 366	350	3 406
317	3 322	334	3 368	351	3 408
318	3 325	335	3 371	352	3 410
319	3 328	336	3 373	353	3 412
320	3 331	337	3 375	354	3 414
321	3 334	338	3 378	355	3 416
322	3 337	339	3 380	356	3 418
323	3 339	340	3 382	357	3 420
324	3 342	341	3 385	358	3 422
325	3 345	342	3 387	359	3 423
326	3 347	343	3 389	360	3 425
327	3 350	344	3 392	361	3 427
328	3 353	345	3 394	362	3 428
329	3 355	346	3 396	363	3 430
330	3 358	347	3 399	364	3 432
331	3 361	348	3 401	365	3 433

Para os navios de comprimento intermédio, o bordo livre obtém-se por interpolação linear.

O bordo livre dos navios de comprimento superior a 365 m será fixado pela administração.

Tabela A

Tabela do bordo livre dos navios do tipo «A»

Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas
80	8	460	71,1	840	120,1
90	8,9	470	73,1	850	120,7
100	9,8	480	75,1	860	121,4
110	10,8	490	77,1	870	122,1
120	11,9	500	79	880	122,7
130	13	510	80,9	890	123,4
140	14,2	520	82,7	900	124
150	15,5	530	84,5	910	124,6
160	16,9	540	86,3	920	125,2
170	18,3	550	88	930	125,7
180	19,8	560	89,6	940	126,2
190	21,3	570	91,1	950	126,7
200	22,9	580	92,6	960	127,2
210	24,5	590	94,1	970	127,7
220	26,2	600	95,5	980	128,1
230	27,8	610	96,9	990	128,6
240	29,5	620	98,3	1 000	129
250	31,1	630	99,6	1 010	129,4
260	32,8	640	100,9	1 020	129,9
270	34,6	650	102,1	1 030	130,3
280	36,3	660	103,3	1 040	130,7
290	38	670	104,4	1 050	131
300	39,7	680	105,5	1 060	131,4
310	41,4	690	106,6	1 070	131,7
320	43,2	700	107,7	1 080	132
330	45	710	108,7	1 090	132,3
340	46,9	720	109,7	1 100	132,6
350	48,8	730	110,7	1 110	132,9
360	50,7	740	111,7	1 120	133,2
370	52,7	750	112,6	1 130	133,5
380	54,7	760	113,5	1 140	133,8
390	56,8	770	114,4	1 150	134
400	58,8	780	115,3	1 160	134,3
410	60,9	790	116,1	1 170	134,5
420	62,9	800	117	1 180	134,7
430	65	810	117,8	1 190	135
440	67	820	118,6	1 200	135,2
450	69,1	830	119,3	—	—

Para os comprimentos intermédios, o bordo livre obtém-se por interpolação linear.

O bordo livre dos navios de comprimento superior a 1200' será fixado pela administração.

Navios do tipo «B»:

2) O bordo livre básico para os navios do tipo «B» será determinado com a seguinte tabela:

Tabela B

Tabela do bordo livre dos navios do tipo «B»

Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros
24	200	94	1 154	164	2 600
25	208	95	1 172	165	2 620
26	217	96	1 190	166	2 640
27	225	97	1 209	167	2 660
28	233	98	1 229	168	2 680
29	242	99	1 250	169	2 698
30	250	100	1 271	170	2 716
31	258	101	1 293	171	2 735
32	267	102	1 315	172	2 754
33	275	103	1 337	173	2 774
34	283	104	1 359	174	2 795
35	292	105	1 380	175	2 815
36	300	106	1 401	176	2 835
37	308	107	1 421	177	2 855
38	316	108	1 440	178	2 875
39	325	109	1 459	179	2 895
40	334	110	1 479	180	2 915
41	344	111	1 500	181	2 933
42	354	112	1 521	182	2 952
43	364	113	1 543	183	2 970
44	374	114	1 565	184	2 988
45	385	115	1 587	185	3 007
46	396	116	1 609	186	3 025
47	408	117	1 630	187	3 044
48	420	118	1 651	188	3 062
49	432	119	1 671	189	3 080
50	443	120	1 690	190	3 098
51	455	121	1 709	191	3 116
52	467	122	1 729	192	3 134
53	478	123	1 750	193	3 151
54	490	124	1 771	194	3 167
55	503	125	1 793	195	3 185
56	516	126	1 815	196	3 202
57	530	127	1 837	197	3 219
58	544	128	1 859	198	3 235
59	559	129	1 880	199	3 249
60	573	130	1 901	200	3 264
61	587	131	1 921	201	3 280
62	601	132	1 940	202	3 296
63	615	133	1 959	203	3 313
64	629	134	1 979	204	3 330
65	644	135	2 000	205	3 347
66	659	136	2 021	206	3 363
67	674	137	2 043	207	3 380
68	689	138	2 065	208	3 397
69	705	139	2 087	209	3 413
70	721	140	2 109	210	3 430
71	738	141	2 130	211	3 445
72	754	142	2 151	212	3 460
73	769	143	2 171	213	3 475
74	784	144	2 190	214	3 490
75	800	145	2 209	215	3 505
76	816	146	2 229	216	3 520
77	833	147	2 250	217	3 537
78	850	148	2 271	218	3 554
79	868	149	2 293	219	3 570
80	887	150	2 315	220	3 586
81	905	151	2 334	221	3 601
82	923	152	2 354	222	3 615
83	942	153	2 375	223	3 630
84	960	154	2 396	224	3 645
85	978	155	2 418	225	3 660
86	996	156	2 440	226	3 675
87	1 015	157	2 460	227	3 690
88	1 034	158	2 480	228	3 705
89	1 054	159	2 500	229	3 720
90	1 075	160	2 520	230	3 735
91	1 096	161	2 540	231	3 750
92	1 116	162	2 560	232	3 765
93	1 135	163	2 580	233	3 780

Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Metros	Bordo livre — Milímetros
234	3 795	278	4 373	322	4 866
235	3 808	279	4 385	323	4 878
236	3 821	280	4 397	324	4 890
237	3 835	281	4 408	325	4 899
238	3 849	282	4 420	326	4 909
239	3 864	283	4 432	327	4 920
240	3 880	284	4 443	328	4 931
241	3 893	285	4 455	329	4 943
242	3 906	286	4 467	330	4 955
243	3 920	287	4 478	331	4 965
244	3 934	288	4 490	332	4 975
245	3 949	289	4 502	333	4 985
246	3 965	290	4 513	334	4 995
247	3 978	291	4 525	335	5 005
248	3 992	292	4 537	336	5 015
249	4 005	293	4 548	337	5 025
250	4 018	294	4 560	338	5 035
251	4 032	295	4 572	339	5 045
252	4 045	296	4 583	340	5 055
253	4 058	297	4 595	341	5 065
254	4 072	298	4 607	342	5 075
255	4 085	299	4 618	343	5 086
256	4 098	300	4 630	344	5 097
257	4 112	301	4 642	345	5 108
258	4 125	302	4 654	346	5 119
259	4 139	303	4 665	347	5 130
260	4 152	304	4 676	348	5 140
261	4 165	305	4 686	349	5 150
262	4 177	306	4 695	350	5 160
263	4 189	307	4 704	351	5 170
264	4 201	308	4 714	352	5 180
265	4 214	309	4 725	353	5 190
266	4 227	310	4 736	354	5 200
267	4 240	311	4 748	355	5 210
268	4 252	312	4 757	356	5 220
269	4 264	313	4 768	357	5 230
270	4 276	314	4 779	358	5 240
271	4 289	315	4 790	359	5 250
272	4 302	316	4 801	360	5 260
273	4 315	317	4 812	361	5 268
274	4 327	318	4 823	362	5 276
275	4 339	319	4 834	363	5 285
276	4 350	320	4 844	364	5 294
277	4 362	321	4 855	365	5 303

Para os comprimentos intermédios, o bordo livre obtém-se por interpolação linear.

O bordo livre dos navios de comprimento superior a 365 m será fixado pela administração.

Tabela B

Tabela do bordo livre dos navios do tipo «B»

Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas
80	8	260	34,4	440	78,2
90	8,9	270	36,5	450	80,7
100	9,8	280	38,7	460	83,1
110	10,8	290	41	470	85,6
120	11,9	300	43,3	480	88,1
130	13	310	45,7	490	90,6
140	14,2	320	48,2	500	93,1
150	15,5	330	50,7	510	95,6
160	16,9	340	53,2	520	98,1
170	18,3	350	55,7	530	100,6
180	19,8	360	58,2	540	103
190	21,3	370	60,7	550	105,4
200	22,9	380	63,2	560	107,7
210	24,7	390	65,7	570	110
220	26,6	400	68,2	580	112,3
230	28,5	410	70,7	590	114,6
240	30,4	420	73,2	600	116,8
250	32,4	430	75,7	610	119

Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas	Comprimento do navio — Pés	Bordo livre — Polegadas
620	121,1	820	158	1 020	187,2
630	123,2	830	159,6	1 030	188,5
640	125,3	840	161,2	1 040	189,8
650	127,3	850	162,8	1 050	191
660	129,3	860	164,3	1 060	192,3
670	131,3	870	165,9	1 070	193,5
680	133,3	880	167,4	1 080	194,8
690	135,3	890	168,9	1 090	196,1
700	137,1	900	170,4	1 100	197,3
710	139	910	171,8	1 110	198,6
720	140,9	920	173,3	1 120	199,9
730	142,7	930	174,7	1 130	201,2
740	144,5	940	176,1	1 140	202,3
750	146,3	950	177,5	1 150	203,5
760	148,1	960	178,9	1 160	204,6
770	149,8	970	180,3	1 170	205,8
780	151,5	980	181,7	1 180	206,9
790	153,2	990	183,1	1 190	208,1
800	154,8	1 000	184,4	1 200	209,3
810	156,4	1 010	185,8	—	—

Para os comprimentos intermédios, o bordo livre obtém-se por interpolação linear.

O bordo livre dos navios de comprimento superior a 1200' será fixado pela administração.

Regra 29

Correcção do bordo livre de navios de comprimento até 100 m (328 pés)

O bordo livre tabular de um navio do tipo «B» de comprimento (C) compreendido entre 24 m (79') e 100 m (328'), cujo comprimento efectivo (E) das superestruturas não exceda 35 por cento do comprimento do navio, deve ser aumentado da seguinte quantidade:

$$7,5 (100 - C) \left(0,35 - \frac{E}{C}\right) \text{ em milímetros}$$

em que:

C é o comprimento do navio, em metros;
 E é o comprimento efectivo das superestruturas, em metros, tal como definido na regra 35.

Ou

$$0,09 (328 - C) \left(0,35 - \frac{E}{C}\right) \text{ em polegadas}$$

em que:

C é o comprimento do navio, em pés;
 E é o comprimento efectivo das superestruturas, em pés, tal como definido na regra 35.

Regra 30

Correcção para o coeficiente de finura total

Quando o coeficiente de finura total (C_b) for superior a 0,68, o bordo livre básico definido na regra 28, depois de corrigido, se for o caso, em conformidade com as regras 27, parágrafo 8), 27, parágrafo 10), e 29, deve ser multiplicado por $\frac{C_b + 0,68}{1,36}$.

Regra 31

Correcção para o pontal

1) Quando P for superior a $\frac{C}{15}$, o bordo livre deve ser aumentado de $\left(P - \frac{C}{15}\right) R$, em milímetros, em

que: R é $\frac{C}{0,48}$ para os comprimentos inferiores a 120 m e 250 m para os comprimentos iguais ou superiores a 120 m, ou $(P - \frac{C}{15}) R$, em polegadas, onde R é $\frac{C}{131,2}$ para os comprimentos inferiores a 393,6' e a 3 para os comprimentos iguais ou superiores a 393,6'.

2) Quando P for inferior a $\frac{C}{15}$, não será feita correcção, salvo para os navios que possuam superestruturas fechadas que cubram pelo menos $0,6 C$ a meio navio, ou um tronco completo, ou um conjunto de superestruturas fechadas separadas e de troncos que se estendam sem interrupção de vante para ré, caso em que o bordo livre deve ser reduzido na proporção indicada no parágrafo 1) desta regra.

3) Quando a altura de uma superestrutura ou de um tronco for inferior à altura normal, tal como é definida na regra 33, o bordo livre deve ser reduzido na razão da altura real para a altura normal.

Regra 32

Correcção para a posição da linha do pavimento

Quando o pontal real até o limite superior da marca da linha do pavimento for superior ou inferior a P , a diferença entre os pontais deve ser somada ao bordo livre ou é dele subtraída.

Regra 33

Altura normal das superestruturas

A altura normal de uma superestrutura é a que figura na tabela seguinte:

Altura normal (em metros)

$\frac{C}{\text{Metros}}$	Convés subido a ré	Quaisquer outras superestruturas
30 ou inferior	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 ou superior	1,80	2,30

Altura normal (em pés)

$\frac{C}{\text{Pés}}$	Convés subido a ré	Quaisquer outras superestruturas
98,5 ou inferior	3	5,9
246	3,9	5,9
410 ou superior	5,9	7,5

Para comprimentos intermédios do navio, as alturas normais obtêm-se por interpolação linear.

Regra 34

Comprimento das superestruturas

1) Salvas as disposições do parágrafo 2) da presente regra, o comprimento de uma superestrutura (S) é o comprimento médio da parte da superestrutura que fica no interior do comprimento (C).

2) Quando a antepara terminal de uma superestrutura fechada se prolongar em curva bastante convexa para além da sua intersecção com os lados dessa superestrutura, o comprimento da superestrutura pode

ser aumentado na base de uma antepara plana equivalente. Este aumento será $\frac{2}{3}$ do prolongamento longitudinal da curvatura. A máxima curvatura que pode ser tomada em consideração ao determinar este aumento é metade da largura da superestrutura no ponto de intersecção da extremidade curva da superestrutura com o seu lado.

Regra 35

Comprimento efectivo das superestruturas

1) Salvas as disposições do parágrafo 2) da presente regra, o comprimento efectivo (E) de uma superestrutura fechada de altura normal é o comprimento real dessa superestrutura.

2) Em todos os casos em que uma superestrutura fechada de altura normal tem os lados recolhidos em relação ao costado do navio, como o permite a regra 3, parágrafo 10), o comprimento efectivo é o comprimento modificado pela relação b/B_s , na qual b é a largura da superestrutura a meio do seu comprimento, e B_s é a boca do navio a meio do comprimento da superestrutura. Quando uma superestrutura tiver os lados recolhidos em parte do seu comprimento, esta modificação só se aplica à parte recolhida.

3) Se a altura de uma superestrutura for inferior à altura normal, o seu comprimento efectivo é igual ao seu comprimento real reduzido na razão da sua altura real para a altura normal. Se a altura é superior à altura normal, nenhum aumento de comprimento efectivo se deve efectuar.

4) O comprimento efectivo de um convés subido a ré terminado por uma antepara frontal intacta é igual ao seu comprimento real, mas não pode exceder $0,6 C$. Se a antepara terminal não estiver intacta, o convés subido a ré é considerado como um castelo de popa de altura reduzida.

5) As superestruturas não fechadas têm um comprimento efectivo nulo.

Regra 36

Troncos

1) Um tronco ou qualquer outra estrutura semelhante que não se estende de um a outro bordo deve ser considerado eficaz desde que sejam respeitadas as seguintes condições:

- O tronco ser, pelo menos, tão robusto como uma superestrutura;
- As escotilhas estarem no pavimento superior; as braçolas e coberturas das escotilhas satisfazerem as disposições das regras 13 a 16, inclusive; a chapa do trincaiz do pavimento do tronco ser suficientemente larga para dar passagem satisfatória e boa rigidez lateral;
- O próprio pavimento do tronco com uma balastrada, ou os dos troncos destacados, ligados às superestruturas com passadiços permanentes e eficazes, constituírem plataforma de serviço, permanente, de vante a ré;
- Os ventiladores estarem protegidos pelo tronco, por coberturas estanques ou por outros meios equivalentes;
- O pavimento do bordo livre, nas zonas expostas, em correspondência do tronco, ter balastrada em, pelo menos, metade do seu comprimento;

- f) Os tectos das casas das máquinas serem protegidos pelo tronco, por uma superestrutura de altura pelo menos normal ou por uma casota da mesma altura e de resistência equivalente;
- g) A largura do tronco ser pelo menos igual a 60 por cento da boca do navio;
- h) O comprimento do tronco ser pelo menos igual a 0,6 C, se não houver superestrutura.

2) O comprimento efectivo de um tronco eficaz é igual ao seu comprimento total reduzido na razão da sua largura média para a boca do navio.

3) A altura normal de um tronco é a altura normal de qualquer outra superestrutura que não a de um convés subido a ré.

4) Quando a altura de um tronco é menor do que a normal, o comprimento efectivo deve ser reduzido na razão da altura real do tronco para a altura normal. Quando a altura das braçolas das escotilhas no pavimento do tronco é menor que a exigida pela regra 15, parágrafo 1), deve fazer-se na altura real do tronco uma redução que corresponda à diferença entre a altura real das braçolas e a normal.

Percentagem de redução para os navios do tipo «A»

	Comprimento total efectivo das superestruturas e dos troncos										
	0	0,1 C	0,2 C	0,3 C	0,4 C	0,5 C	0,6 C	0,7 C	0,8 C	0,9 C	1 C
Percentagem de redução para todos os tipos de superestruturas	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Para comprimentos intermédios de superestruturas, os valores obtêm-se por interpolação linear.

Percentagem de redução para os navios do tipo «B»

	Linha	Comprimento total efectivo das superestruturas e dos troncos										
		0	0,1 C	0,2 C	0,3 C	0,4 C	0,5 C	0,6 C	0,7 C	0,8 C	0,9 C	1 C
Navios com castelo de proa e sem castelo central destacado	I	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
Navios com castelo de proa e com castelo central destacado	II	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Para comprimentos intermédios de superestruturas, os valores obtêm-se por interpolação linear.

3) Para os navios de tipo «B»:

- a) Se o comprimento efectivo de um castelo for inferior a 0,20, as percentagens serão obtidas por interpolação linear entre as linhas I e II;
- b) Se o comprimento efectivo de um castelo de proa for superior a 0,4 C, as percentagens são obtidas na linha II;
- c) Se o comprimento efectivo de um castelo de proa for inferior a 0,7 C, as percentagens serão diminuídas da seguinte quantidade:

$$5 \times \frac{0,07 C - f}{0,07 C}$$

em que f é o comprimento efectivo do castelo de proa.

Regra 37

Deduções para superestruturas e troncos

1) Quando o comprimento efectivo das superestruturas e dos troncos for igual a C, a redução do bordo livre deve ser a da tabela seguinte:

Comprimento do navio — Metros	Redução do bordo livre — Milímetros	Comprimento do navio — Pés	Redução do bordo livre — Polegadas
24	350	79	14
85	860	279	34
122 ou mais	1 078	400 ou mais	42

Para comprimentos intermédios os valores obtêm-se por interpolação linear.

2) Quando o comprimento efectivo total das superestruturas e (troncos) for inferior a C, a redução corresponde à percentagem indicada numa das duas tabelas seguintes:

Regra 38

Tosado

Observações gerais:

- 1) O tosado deve ser medido desde o pavimento à amurada até uma linha de referência tangente à linha do tosado, a meio navio, paralela à quilha.
- 2) Nos navios projectados com diferença de imersão, o tosado deve ser medido em relação a uma linha de referência, traçada paralelamente à linha de água carregada.
- 3) Nos navios de convés corrido e nos navios com superestruturas destacadas, o tosado deve ser medido no pavimento do bordo livre.
- 4) Nos navios com obras mortas de forma especial, apresentando um salto, o tosado deve ser considerado em relação ao pontal equivalente a meio navio.

5) Nos navios com uma superestrutura de altura normal, a qual se estenda por todo o comprimento do pavimento do bordo livre, o tosado deve ser medido no pavimento da superestrutura. Se a altura exceder a normal, a menor diferença (Z) entre a altura real e a altura normal será adicionada a cada uma das ordenadas extremas. Da mesma maneira, as ordenadas intermédias situadas à distância de $\frac{C}{6}$ e $\frac{C}{3}$ de cada uma das perpendiculares serão aumentadas, respectivamente, de $0,444 Z$ e de $0,111 Z$.

6) Se o pavimento superior de uma superestrutura fechada tiver pelo menos o mesmo tosado que a parte

exposta do pavimento do bordo livre, o tosado da parte coberta do pavimento do bordo livre não será tomado em consideração.

7) Se um castelo de popa ou um castelo de proa fechados tiverem uma altura normal e um tosado maior que o pavimento do bordo livre ou se a sua altura for superior à normal, far-se-á um aumento, no tosado do pavimento do bordo livre em conformidade com as disposições do parágrafo 12) desta regra.

Tosado normal:

8) As ordenadas da linha do tosado considerada normal são dadas pelas tabelas seguintes:

Tosado normal

(C em metros)

	Posição	Ordenadas — Em milímetros	Coefficientes
Metade de ré	Perpendicular a ré	25 $\left(\frac{C}{3} + 10\right)$	1
	$\frac{1}{6} C$ a partir da pp. AR	11,1 $\left(\frac{C}{3} + 10\right)$	3
	$\frac{1}{3} C$ a partir da pp. AR	2,8 $\left(\frac{C}{3} + 10\right)$	3
	Meio	0	1
Metade de vante	Meio	0	1
	$\frac{1}{3} C$ a partir da pp. AV	5,6 $\left(\frac{C}{3} + 10\right)$	3
	$\frac{1}{6} C$ a partir da pp. AV	22,2 $\left(\frac{C}{3} + 10\right)$	3
	Perpendicular a vante	50 $\left(\frac{C}{3} + 10\right)$	1

Tosado normal

(C em pés)

	Posição	Ordenadas — Em polegadas	Coefficientes
Metade de ré	Perpendicular a ré	0,1 $C + 10$	1
	$\frac{1}{6} C$ a partir da pp. AR	0,0444 $C + 4,44$	3
	$\frac{1}{3} C$ a partir da pp. AR	0,0111 $C + 1,11$	3
	Meio	0	1
Metade de vante	Meio	0	1
	$\frac{1}{3} C$ a partir da pp. AV	0,0222 $C + 2,22$	3
	$\frac{1}{6} C$ a partir da pp. AV	0,0888 $C + 8,88$	3
	Perpendicular a vante	0,2 $C + 20$	1

Medida das variações do tosado relativamente ao que é considerado normal:

9) Se a linha do tosado diferir da normal, as quatro ordenadas de cada linha na metade de vante ou de ré devem ser multiplicadas pelos factores indicados na tabela das ordenadas. A diferença entre a soma dos respectivos produtos e a dos produtos correspondentes às ordenadas normais, dividida por oito, mede a deficiência ou excesso do tosado na metade de vante ou na de ré. A média aritmética do excesso ou deficiência nas metades de vante ou de ré mede o excesso ou deficiência do tosado.

10) Se a metade de ré da linha do tosado for maior do que a normal, e a metade de vante, menor do que a normal, não se atende à parte em excesso e só a deficiência deve ser medida.

11) Se a metade de vante da linha do tosado exceder a normal e a de ré não for inferior a 75 por cento da normal, deve atender-se à parte em excesso; se a parte de ré for menor do que 50 por cento da normal, não deve considerar-se o excesso do tosado a vante. Se a parte de ré da linha do tosado ficar entre 50 e 75 por cento da normal, pode ser feita uma correcção intermédia por excesso do tosado a vante.

12) Se for concedido um suplemento de tosado por um castelo de popa ou de proa, deve usar-se a seguinte fórmula:

$$s = \frac{1}{3} y \frac{C'}{C}$$

na qual:

s é o suplemento de tosado a deduzir da insuficiência de tosado ou a juntar ao excesso;

y é a diferença entre a altura real e a altura normal da superestrutura na extremidade da linha do tosado;

C' é o comprimento médio da parte fechada do castelo de popa ou de proa, sem exceder $0,5 C$;

C é o comprimento do navio como foi definido na regra 3, parágrafo 1), do presente Anexo.

Esta fórmula dá uma curva com a forma de uma parábola tangente à curva do tosado real no pavimento do bordo livre e que corta a ordenada extrema num ponto situado abaixo do pavimento da superestrutura a uma distância desse ponto igual à altura normal de uma superestrutura. O pavimento da superestrutura não deve, em ponto algum, ter altura acima desta curva inferior à altura normal da superestrutura. Esta curva deve utilizar-se para a determinação da linha de tosado das metades, a vante e a ré, do navio.

Correcção por variação do tosado em relação ao normal:

13) A correcção devida ao tosado deve ser igual à deficiência ou excesso de tosado [ver parágrafos 9) a 11), inclusive, desta regra] multiplicada por $0,75 \frac{S}{2C}$, em que S é o comprimento total das superestruturas fechadas.

Adição por falta de tosado:

14) Quando o tosado for menor do que o normal, a correcção por deficiência do tosado [ver parágrafo 13) desta regra] deve ser adicionada ao bordo livre.

Dedução por excesso de tosado:

15) Nos navios com uma superestrutura fechada que cubra $0,1 C$ para vante e $0,1 C$ para ré de meio navio, a correcção por excesso de tosado calculada em conformidade com as disposições do parágrafo 13) desta regra deve ser deduzida do bordo livre; nos navios em que não há superestrutura fechada que cubra a secção a meio navio, não deve fazer-se qualquer dedução no bordo livre; nos navios em que uma superestrutura fechada cobrir menos do que $0,1 C$ para vante e $0,1 C$ para ré de meio navio, a correcção é obtida por interpolação linear. A dedução máxima por excesso de tosado deve ser feita na razão de 125 mm por cada 100 m de comprimento ($1 \frac{1}{2}''$ por cada 100' de comprimento).

Regra 39

Mínima altura de proa

1) A altura da proa, definida como a distância vertical medida na perpendicular a vante desde a linha de água correspondente ao bordo livre de Verão atribuído ao navio e ao caimento previsto, até à parte mais alta do traço do pavimento exposto com o costado, não pode ser inferior a:

Para navios de comprimento inferior a 250 m:

$$56 C \left(1 - \frac{C}{500}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \quad (\text{em milímetros})$$

Para navios de comprimento igual ou superior a 250 m:

$$7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \quad (\text{em milímetros})$$

em que C é o comprimento do navio em metros, C_b é o coeficiente de finura total, o qual não deve ser considerado inferior a 0,68;

ou ainda,

Para navios de comprimento inferior a 820':

$$0,672 C \left(1 - \frac{C}{1640}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \quad (\text{em polegadas})$$

Para navios de comprimento igual ou superior a 820':

$$275,6 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \quad (\text{em polegadas})$$

em que C é o comprimento do navio em pés, e C_b é o coeficiente de finura total, o qual não deve ser considerado inferior a 0,68.

2) Se a altura da proa prevista no parágrafo 1) desta regra for obtida à custa do tosado, este deve abranger pelo menos 15 por cento do comprimento do navio, medidos a partir da perpendicular a vante; se for obtida pelo facto de existir uma superestrutura, esta deve estender-se da proa até um ponto situado pelo menos 7 por cento de C para ré da perpendicular a vante e deve satisfazer às condições seguintes:

- Nos navios de comprimento até 100 m (328'), ser fechada em conformidade com as disposições da regra 3, parágrafo 10);
- Nos navios de comprimento superior a 100 m (328') não satisfazer obrigatoriamente às disposições da regra 3, parágrafo 10), mas estar provida de meios de fechar, a contento da administração.

3) A administração pode conceder derrogações quando as condições excepcionais de exploração do navio não lhe permitam satisfazer as disposições dos parágrafos 1) e 2) desta regra.

Regra 40

Bordos livres mínimos

Bordo livre de Verão:

1) O bordo livre mínimo de Verão deve ser o que resulta das tabelas da regra 28, modificado pelas correcções indicadas nas regras 27, na medida em que se aplica, 29, 30, 31, 32, 37, 38 e, se aplicável, 39 do presente Anexo.

2) O bordo livre em água salgada, calculado de acordo com o parágrafo 1) desta regra mas sem a correcção para a linha do pavimento, prevista na regra 32, não deve ser inferior a 50 mm (2''). Para os navios que tenham escotilhas em situação de categoria 1, com coberturas que não satisfazem às disposições das regras 15, parágrafo 7), 16 ou 26, o bordo livre não deve ser inferior a 150 mm (6'').

Bordo livre tropical:

3) O bordo livre mínimo na zona tropical deve ser o bordo livre obtido por dedução, do de Verão, de $\frac{1}{48}$ da imersão de Verão medida da face superior da quilha até ao centro do disco da marca de linha de carga.

4) O bordo livre em água salgada calculado de acordo com as disposições do parágrafo 1) desta regra, mas sem a correcção para a posição da linha do pavimento prevista na regra 32, não deve ser inferior a 50 mm (2"). Para os navios de que as escotilhas situadas nas partes da categoria 1 estão providas de coberturas que não satisfazem às disposições das regras 15, parágrafo 7), 16 ou 26, o bordo livre não deve ser inferior a 150 mm (6").

Bordo livre de Inverno:

5) O bordo livre mínimo de Inverno deve ser o bordo livre obtido pela adição ao de Verão de $\frac{1}{48}$ da imersão de Verão desde a face superior da quilha até ao centro do disco da marca de bordo livre.

Bordo livre de Inverno no Norte do Atlântico:

6) O bordo livre mínimo para navio de não mais de 100 m (328') de comprimento, que efectuem viagens durante o período da estação de Inverno em qualquer parte da região ao norte do Atlântico definida na regra 52 do Anexo II deve ser o bordo livre de Inverno, aumentado de 50 mm (2"). Para os outros navios esse bordo livre deve ser o bordo livre de Inverno no Norte do Atlântico.

Bordo livre em água doce:

7) O bordo livre mínimo em água doce de densidade igual à unidade deve obter-se, deduzindo do bordo livre mínimo em água salgada, o seguinte valor:

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ (em centímetros — em polegadas)}$$

em que:

Δ é o deslocamento em água salgada, em toneladas, na linha de carga de Verão;

T é o número de toneladas por centímetro (por polegada) de imersão em água salgada, na linha de carga de Verão.

8) Se o deslocamento na linha de carga de Verão não puder ser determinado de maneira certa, a dedução deve ser igual a $\frac{1}{48}$ da imersão de Verão, medida da face superior da quilha até ao centro do disco da marca do bordo livre.

CAPÍTULO IV

Disposições especiais para navios com bordo livre para transporte de madeira no convés

Regra 41

Aplicação deste capítulo

As regras 42 a 45, inclusive, aplicam-se somente a navios com marca de bordo livre para transporte de madeira no convés.

Regra 42

Definições

1) *Carregamento de madeira no convés.* — A expressão «carregamento de madeira no convés» significa um carregamento de madeira feito numa parte descoberta do pavimento do bordo livre ou do pavimento de uma superestrutura. Esta expressão não abrange a polpa de madeira ou outra carga semelhante.

2) *Linha de carga para transporte de madeira no convés.* — Um carregamento de madeira no convés pode

considerar-se como dando ao navio uma certa flutuação suplementar e uma melhor defesa contra o mar. Por esta razão, aos navios que transportam cargas de madeira no convés pode ser concedida uma redução no bordo livre, calculado de acordo com as disposições da regra 45 e marcado segundo as disposições da regra 6, parágrafos 3) e 4). Contudo, para que esta linha de carga especial possa ser atribuída e utilizada, a carga de madeira no convés deve satisfazer um certo número de condições, que são indicadas na regra 44, e o próprio navio deve satisfazer certas condições relativas à construção, as quais são estabelecidas na regra 43.

Regra 43

Construção do navio

Superestrutura:

1) O navio deve ter um castelo de proa de altura não inferior à normal e de comprimento não inferior a 0,07 C . Além disso, se o comprimento do navio for inferior a 100 m (328'), deve haver um castelo de popa de altura não inferior à normal, ou convés subido a ré, com uma casota ou uma forte gaiuta de aço instalada a ré, com pelo menos a mesma altura total.

Duplo fundo:

2) O duplo fundo, se existir, em metade do comprimento do navio, na zona de meio navio, deve ter adequada subdivisão longitudinal estanque.

Borda falsa:

3) O navio deve ter borda falsa permanente, de altura não inferior a 1 m ($39 \frac{1}{2}$ "), reforçada de modo especial na parte superior, suportada por fortes escoras ligadas ao pavimento e provida dos necessários rebordos, ou balaustrada da mesma altura e de construção particularmente robusta.

Regra 44

Estiva

Generalidades:

1) As aberturas do pavimento exposto ao tempo sobre as quais a madeira for estivada devem ser cuidadosamente fechadas e trancadas. Os ventiladores devem ser eficazmente protegidos.

2) As cargas de madeira no convés devem prolongar-se, pelo menos, por todo o comprimento disponível, isto é, pelo comprimento total do poço ou dos poços que haja entre as superestruturas. Se não houver superestrutura na extremidade de ré, a madeira deve prolongar-se, pelo menos, até à extremidade de ré da escotilha mais a ré. A madeira deve ser estivada, tão sólidamente quanto possível, até, pelo menos, a altura normal da superestrutura.

3) A bordo de um navio que se encontre no Inverno numa zona periódica de Inverno, a altura do carregamento de madeira acima do convés exposto não deve exceder $\frac{1}{3}$ da boca máxima do navio.

4) O carregamento de madeira no convés deve ser compactamente estivado, bem peiado e seguro. Não deve interferir de qualquer modo com a navegação, nem com o serviço do navio.

Prumos:

5) Os prumos, se exigidos pela natureza da madeira, devem ter resistência apropriada, tendo em consi-

deração a boca do navio; o intervalo entre os prumos deve estar de harmonia com o comprimento e natureza da madeira transportada, mas não deve exceder 3 m (9,8'). Deverá haver cantoneiras fortes ou suportes metálicos ou quaisquer outros dispositivos igualmente eficazes para manter os prumos seguros nas suas posições.

Peias:

6) A carga deve ser eficazmente amarrada em todo o seu comprimento por meio de peias independentes, intercaladas de 3 m (9,8') quando muito. Deve haver olhais para as peias eficazmente fixados à chapa de cinta ou à chapa do trincaiz do pavimento, a intervalos que não excedam 3 m (9,8'). A distância de uma antepara limite de superestrutura ao primeiro olhal não deve ser superior a 2 m (6,6'). Se não houver anteparas, os olhais e peias devem estar a 0,6 m (23 1/2'') e 1,5 m (4,9') das extremidades da carga.

7) As peias devem ser de elo curto, de não menos de 19 mm (3/4 de polegada), ou de cabo de arame flexível, de resistência equivalente, providas de gatos de escape e esticadores, acessíveis em qualquer ocasião. As peias de cabo de arame devem ter uma parte constituída por corrente de elos compridos para permitir a regulação do respectivo comprimento.

8) Quando a madeira é de comprimento inferior a 3,6 m (11,8'), deve reduzir-se o intervalo entre as peias ou adoptar-se outra disposição adequada ao comprimento da madeira.

9) Todos os acessórios necessários para a amarração das peias devem ser de resistência equivalente à destas.

Estabilidade:

10) Deve ser prevista uma margem suficiente de estabilidade para todas as condições de carga da viagem, tendo em conta os aumentos de peso, como os que resultam da absorção da água pela carga e da formação de gelo, bem como as perdas de peso provenientes do consumo de combustível e de dotação.

Protecção da tripulação. Acesso às casas das máquinas, etc.

11) Além dos requisitos da regra 25, parágrafo 5), do presente Anexo, devem ser instalados de cada lado da carga do convés corrimãos ou cabos de vaivém intervalados verticalmente não mais de 33 cm (13'') até à altura de, pelo menos, 1 m (39'') acima da carga.

Aparelhagem de governo do navio:

12) A aparelhagem de governo do navio deve ficar acessível, tanto quanto as circunstâncias o permitam, e ser protegida efectivamente de qualquer avaria que lhe possa ser ocasionada pelo carregamento. O navio deve ser provido de meios eficazes para o governo do navio em caso de avaria na aparelhagem de governo principal.

Regra 45

Cálculo do bordo livre

1) Os bordos livres mínimos de Verão são calculados segundo as disposições das regras 27, parágrafos 5), 6) e 11), 28, 29, 30, 31, 32, 37 e 38, substituindo-se as percentagens dadas pela regra 37 pelas seguintes:

	Comprimento efectivo total das superestruturas										
	0	0,1 C	0,2 C	0,3 C	0,4 C	0,5 C	0,6 C	0,7 C	0,8 C	0,9 C	1 C
Percentagem de dedução para todos os tipos de superestruturas	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Para os comprimentos intermédios das superestruturas, as percentagens obtêm-se por interpolação linear.

2) O bordo livre de Inverno para o carregamento de madeira deve ser obtido por adição ao bordo livre de Verão de 1/36 da imersão para o transporte de madeira no Verão.

3) O bordo livre de Inverno no Norte do Atlântico para carregamento de madeira é o que está prescrito na regra 40, parágrafo 6), para o bordo livre de Inverno no Norte do Atlântico.

4) O bordo livre tropical para carregamentos de madeira obtêm-se deduzindo do bordo livre de Verão 1/48 da imersão para o transporte de madeira no Verão.

5) O bordo livre de água doce para carregamentos de madeira obtêm-se por aplicação da regra 40, parágrafo 7), com base na linha de água carregada com madeira no Verão.

ANEXO II

Zonas, áreas e regiões periódicas

As zonas e regiões do presente Anexo baseiam-se, em geral, nos seguintes critérios:

Zona de Verão — 10 por cento, no máximo, de ventos que atingem ou excedem a força 8 da escala Beaufort (34 nós).

Zona tropical — 1 por cento, no máximo, de ventos que atingem ou excedem a força 8 da escala Beaufort (34 nós); uma tempestade tropical, no máximo, em dez anos, numa superfície de 5° quadrados em qualquer mês do ano.

Contudo, devido a razões práticas, julgou-se aceitável um certo grau de afastamento desse critério em algumas regiões especiais.

A título informativo, está junta ao presente Anexo uma carta das zonas e regiões a seguir definidas.

Regra 46

Zonas e regiões periódicas de Inverno do hemisfério norte

1) *Zonas periódicas de Inverno I e II do Norte do Atlântico:*

a) A zona periódica I do Norte do Atlântico tem os seguintes limites: o meridiano de 50° W., da costa da Gronelândia ao paralelo de 45° N., este paralelo até ao meridiano de 15° W., este meridiano até ao paralelo de 60° N., este paralelo até ao meridiano de Greenwich, este meridiano para o norte.

Períodos das estações:

Inverno — de 16 de Outubro a 15 de Abril.

Verão — de 16 de Abril a 15 de Outubro.

- b) O limite sul da zona periódica de Inverno II do Norte do Atlântico é assim definido: o meridiano de $68^{\circ} 30' W.$ da costa dos Estados Unidos até ao paralelo de $40^{\circ} N.$, a loxodromia até ao ponto de latitude $36^{\circ} N.$ e de longitude $73^{\circ} W.$, o paralelo de $36^{\circ} N.$ até ao meridiano de $25^{\circ} W.$, a loxodromia até ao cabo Toriñana.

São excluídas desta zona a zona periódica de Inverno I do Norte do Atlântico e a parte do mar Báltico situada além do paralelo do Skaw no Skagerrak.

Período das estações:

Inverno — de 1 de Novembro a 31 de Março.

Verão — de 1 de Abril a 31 de Outubro.

2) Região periódica de Inverno do Norte do Atlântico:

Os limites da região periódica de Inverno do Norte do Atlântico são assim definidos: o meridiano de $68^{\circ} 30' W.$ da costa dos Estados Unidos ao paralelo de $40^{\circ} N.$, a loxodromia até ao ponto de intersecção mais a sul do meridiano de $61^{\circ} W.$ com a costa do Canadá; as costas orientais do Canadá e dos Estados Unidos.

Períodos das estações:

Para navios de comprimento superior a 100 m (328'):

Inverno — de 16 de Dezembro a 15 de Fevereiro.

Verão — de 16 de Fevereiro a 15 de Dezembro.

Para navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328'):

Inverno — de 1 de Novembro a 31 de Março.

Verão — de 1 de Abril a 31 de Outubro.

3) Zona periódica de Inverno do Norte do Pacífico:

O limite sul da zona periódica de Inverno do Norte do Pacífico é assim definida: o paralelo de $50^{\circ} N.$ da costa oriental da U. R. S. S. à costa ocidental da Sacalina; a costa ocidental da Sacalina até à extremidade sul das ilhas Curilhas, a loxodromia até Wakkanai, ilha de Hokkaido, Japão; as costas oriental e sul da ilha de Hokkaido até ao meridiano de $145^{\circ} E.$; este meridiano até ao paralelo de $35^{\circ} N.$, este paralelo até ao meridiano de $150^{\circ} W.$, a loxodromia até à ponta sul da ilha de Dall, no Alasca.

Período das estações:

Inverno — de 16 de Outubro a 15 de Abril.

Verão — de 16 de Abril a 15 de Outubro.

Regra 47

Zona periódica de Inverno do hemisfério sul

O limite norte da zona periódica de Inverno do hemisfério sul é assim definido: a loxodromia do cabo Tres Puntas na costa oriental do continente americano ao ponto de latitude de $34^{\circ} S.$ e de longitude $50^{\circ} W.$; o paralelo de $34^{\circ} S.$ até ao meridiano de $17^{\circ} E.$; a loxodromia até ao ponto de latitude $35^{\circ} 10' S.$ e de longitude $20^{\circ} E.$; a loxodromia até ao ponto de latitude $34^{\circ} S.$ e de longitude $28^{\circ} E.$; a loxodromia até ao ponto de latitude $35^{\circ} 30' S.$ e de longitude $118^{\circ} E.$; a loxodromia deste ponto até ao cabo Grim, na costa noroeste da Tasmânia; as costas norte e oriental da Tasmânia até à extremidade sul da ilha de Bruny; as loxodromias traçadas sucessivamente até Black Rock Point, na ilha Stewart, até ao ponto de latitude $47^{\circ} S.$ e de longitude $170^{\circ} E.$ e daí ao ponto de latitude $33^{\circ} S.$ e de longitude $170^{\circ} W.$; o paralelo $33^{\circ} S.$ até à costa ocidental do continente americano.

Períodos das estações:

Inverno — de 16 de Abril a 15 de Outubro.

Verão — de 16 de Outubro a 15 de Abril.

Regra 48

Zona tropical

1) Limite norte da zona tropical:

O limite norte da zona tropical é assim definido: o paralelo $13^{\circ} N.$ da costa oriental do continente americano até ao meridiano de $60^{\circ} W.$; a loxodromia até ao ponto de latitude $10^{\circ} N.$ e de longitude $58^{\circ} W.$; o paralelo de $10^{\circ} N.$ até ao meridiano de $20^{\circ} W.$, este meridiano para o norte até ao paralelo de $30^{\circ} N.$; este paralelo até à costa ocidental de África; o paralelo de $8^{\circ} N.$ da costa oriental de África até ao meridiano de $70^{\circ} E.$, este meridiano para o norte até ao paralelo de $13^{\circ} N.$; este paralelo até à costa ocidental da Índia; a costa sul da Índia até ao ponto de latitude $10^{\circ} 30' N.$, na costa oriental; a loxodromia até ao ponto de $9^{\circ} N.$ e de longitude $82^{\circ} E.$; o meridiano de $82^{\circ} E.$ até ao paralelo de $8^{\circ} N.$; este paralelo até à costa ocidental da Malásia; as costas do sudoeste asiático até ao ponto de latitude de $10^{\circ} N.$, na costa oriental do Vietname; o paralelo de $10^{\circ} N.$, até à longitude de $145^{\circ} E.$; o meridiano de $145^{\circ} E.$, até à latitude de $13^{\circ} N.$; o paralelo de $13^{\circ} N.$, até à costa ocidental do continente americano. Saigão considera-se situado no limite da zona tropical e da zona periódica tropical.

2) Limite sul da zona tropical:

O limite sul da zona tropical é assim definido: a loxodromia do porto de Santos, Brasil, até ao ponto de intersecção do meridiano de $40^{\circ} W.$ com o trópico de Capricórnio; o trópico de Capricórnio até à costa ocidental de África; o paralelo de $20^{\circ} S.$ da costa oriental de África até à costa ocidental de Madagáscar; as costas ocidental e setentrional de Madagáscar até ao meridiano de $50^{\circ} E.$; este meridiano para o norte até ao paralelo de $10^{\circ} S.$, este paralelo até ao meridiano de $98^{\circ} E.$; a loxodromia até Port Darwin, Austrália; as costas da Austrália e da ilha Wessel

para leste até ao cabo Wessel; o paralelo de 11.º S. até à costa ocidental do cabo York; o paralelo de 11º S. da costa oriental do cabo York até ao meridiano de 150º W.; a loxodromia até ao ponto de latitude 26º S. e de longitude 75º W.; a loxodromia até à costa ocidental do continente americano no ponto de latitude 30º S. Coquimbo e Santos consideram-se situados no limite da zona tropical e da zona de Verão.

3) Regiões compreendidas na zona tropical:

As regiões seguintes são consideradas como pertencentes à zona tropical:

- a) O canal de Suez, o mar Vermelho e o golfo de Adem entre Port-Said e o meridiano de 45º E. Adem e Berbera consideram-se situados no limite da zona tropical e da zona periódica tropical;
- b) O golfo Pérsico até ao meridiano de 59º E.;
- c) A região limitada pelo paralelo de 22º S., a partir da costa oriental da Austrália até aos recifes da Grande Barreira, depois por estes recifes até ao ponto de latitude 11º S. O limite norte desta região coincide com o limite sul da zona tropical.

Regra 49

Regiões periódicas tropicais

São classificadas como regiões periódicas tropicais:

1) No Norte do Atlântico:

A região limitada: a norte pela loxodromia do cabo Catoche, Yucatan, até ao cabo de Santo António, Cuba, a costa setentrional de Cuba até ao ponto de latitude 20º N., o paralelo de 20º N. até ao meridiano de 20º W.; a oeste pela costa do continente americano; a sul e a leste pelo limite norte da zona tropical.

Períodos das estações:

Inverno — de 1 de Novembro a 15 de Julho.

Verão — de 16 de Julho a 31 de Outubro.

2) No mar da Arábia:

A região limitada: a oeste pela costa de África, o meridiano de 45º E., no golfo de Adem, a costa meridional da Arábia e o meridiano de 59º E., no golfo de Oman; a norte e a leste pelas costas do Paquistão e da Índia; a sul pelo limite norte da zona tropical.

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Setembro a 31 de Maio

Verão — De 1 de Junho a 31 de Agosto.

3) No golfo de Bengala:

O golfo de Bengala ao norte do limite setentrional da zona tropical:

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Dezembro a 30 de Abril.

Verão — De 1 de Maio a 30 de Novembro.

4) No Sul do oceano Índico:

- a) A região limitada: a norte e a oeste pelo limite sul da zona tropical e da costa oriental de Madagáscar; a sul pelo paralelo de 20º S.; a leste pela loxodromia que liga o ponto de latitude 20º S. e de longitude 50º E. ao ponto de latitude 15º S. e de longitude 51º 30' E. e pelo meridiano de 51º 30' E. até ao paralelo de 10º S.

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Abril a 30 de Novembro.

Verão — De 1 de Dezembro a 31 de Março.

- b) A região limitada: a norte pelo limite sul da zona tropical; a leste pela costa da Austrália; a sul pelo paralelo de 15º S. do meridiano de 51º 30' E. até ao meridiano de 120º E., e este meridiano até à costa da Austrália; a oeste pelo meridiano de 51º 30' E.

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Maio a 30 de Novembro.

Verão — De 1 de Dezembro a 30 de Abril.

5) No mar da China:

A região limitada: a oeste e ao norte pelas costas do Vietname e da China, do ponto de latitude 10º N. até Hong-Kong; a leste pela loxodromia de Hong-Kong, ao norte de Sual (ilha de Luçon), e pela costa ocidental das ilhas de Luçon, Samar e Leyte até ao paralelo de 10º N.; ao sul pelo paralelo de 10º N. Hong-Kong e Sual consideram-se situadas no limite da zona periódica tropical e da zona de Verão.

Períodos das estações:

Tropical — De 21 de Janeiro a 30 de Abril.

Verão — De 1 de Maio a 20 de Janeiro.

6) No Norte do Pacífico:

- a) A região limitada: a norte pelo paralelo de 25º N.; a oeste pelo meridiano de 160º E.; a sul pelo paralelo de 13º N.; a leste pelo meridiano de 130º W.

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Abril a 31 de Outubro.

Verão — De 1 de Novembro a 31 de Março.

- b) A região limitada: a norte e a leste pela costa ocidental do continente americano; a oeste pelo meridiano de 123º W. da costa ocidental do continente americano ao paralelo de 33º N. e pela loxodromia traçada do ponto de latitude 33º N. e de longitude 123º W. até ao ponto de latitude 13º N. e de longitude 105º W.; ao sul pelo paralelo de 13º N.

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Março a 30 de Junho e de 1 a 30 de Novembro.
Verão — De 1 de Julho a 31 de Outubro e de 1 de Dezembro a 28-29 de Fevereiro.

7) *No Sul do Pacífico:*

- a) O golfo de Carpentária, ao sul do paralelo de 11° S.:

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Abril a 30 de Novembro.
Verão — De 1 de Dezembro a 31 de Março.

- b) A região limitada: a norte e a leste pelo limite sul da zona tropical; a sul pelo trópico de Capricórnio, da costa oriental da Austrália até ao meridiano de 150° W., por este meridiano até ao paralelo de 20° S., e por este paralelo até ao seu ponto de intersecção com o limite sul da zona tropical; a oeste pelo limite da região situada no interior da Grande Barreira australiana e pela costa oriental da Austrália.

Períodos das estações:

Tropical — De 1 de Abril a 30 de Novembro.
Verão — De 1 de Dezembro a 31 de Março.

Regra 50

Zonas de Verão

As outras regiões constituem as zonas de Verão.

É, contudo, região periódica de Inverno para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328') a região limitada: a norte e a oeste pela costa oriental dos Estados Unidos; a leste pelo meridiano de 68° 30' W., a partir do seu ponto de intersecção com a costa oriental dos Estados Unidos até ao paralelo de 40° N., e pela loxodromia até ao ponto de latitude 36° N. e de longitude 73° W.; a sul, pelo paralelo de 36° N.

Períodos das estações:

Inverno — De 1 de Novembro a 31 de Março.
Verão — De 1 de Abril a 31 de Outubro.

Regra 51

Mares fechados

1) *Mar Báltico:*

Este mar até ao paralelo do Skaw, no Skagerrak, está compreendido nas zonas de Verão.
Contudo, para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328') é uma zona periódica de Inverno.

Períodos das estações:

Inverno — De 1 de Novembro a 31 de Março.
Verão — De 1 de Abril a 31 de Outubro.

2) *Mar Negro:*

Este mar está compreendido nas zonas de Verão.
Contudo, para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328'), a parte deste mar situado para norte do paralelo de 44° N. é uma região periódica de Inverno.

Períodos das estações:

Inverno — De 1 de Dezembro a 28-29 de Fevereiro.
Verão — De 1 de Março a 30 de Novembro.

3) *Mediterrâneo:*

Este mar está compreendido nas zonas de Verão.
É, contudo, região periódica de Inverno para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328') a região limitada: a norte e a oeste pelas costas de França e da Espanha e pelo meridiano de 3° E., da costa da Espanha ao paralelo de 40° N.; a sul, por este paralelo, do meridiano de 3° E. à costa ocidental da Sardenha; a leste pelas costas ocidental e setentrional da Sardenha da latitude 40° N. ao meridiano de 9° E., por este meridiano da costa setentrional da Sardenha à costa meridional da Córsega, pelas costas ocidental e setentrional da Córsega até ao ponto de longitude de 9° E. e pela loxodromia deste ponto até ao cabo Sicié.

Períodos das estações:

Inverno — De 16 de Dezembro a 15 de Março.
Verão — De 16 de Março a 15 de Dezembro.

4) *Mar do Japão:*

Este mar ao sul do paralelo de 50° N. está compreendido nas zonas de Verão.
É, contudo, região periódica de Inverno para os navios de comprimento igual ou inferior a 100 m (328 pés) a região compreendida entre o paralelo de 50° N. e a loxodromia que liga o ponto de latitude 38° N., na costa oriental da Coreia, ao ponto de latitude 43° 12' N., na costa ocidental de Hokkaido, Japão.

Períodos das estações:

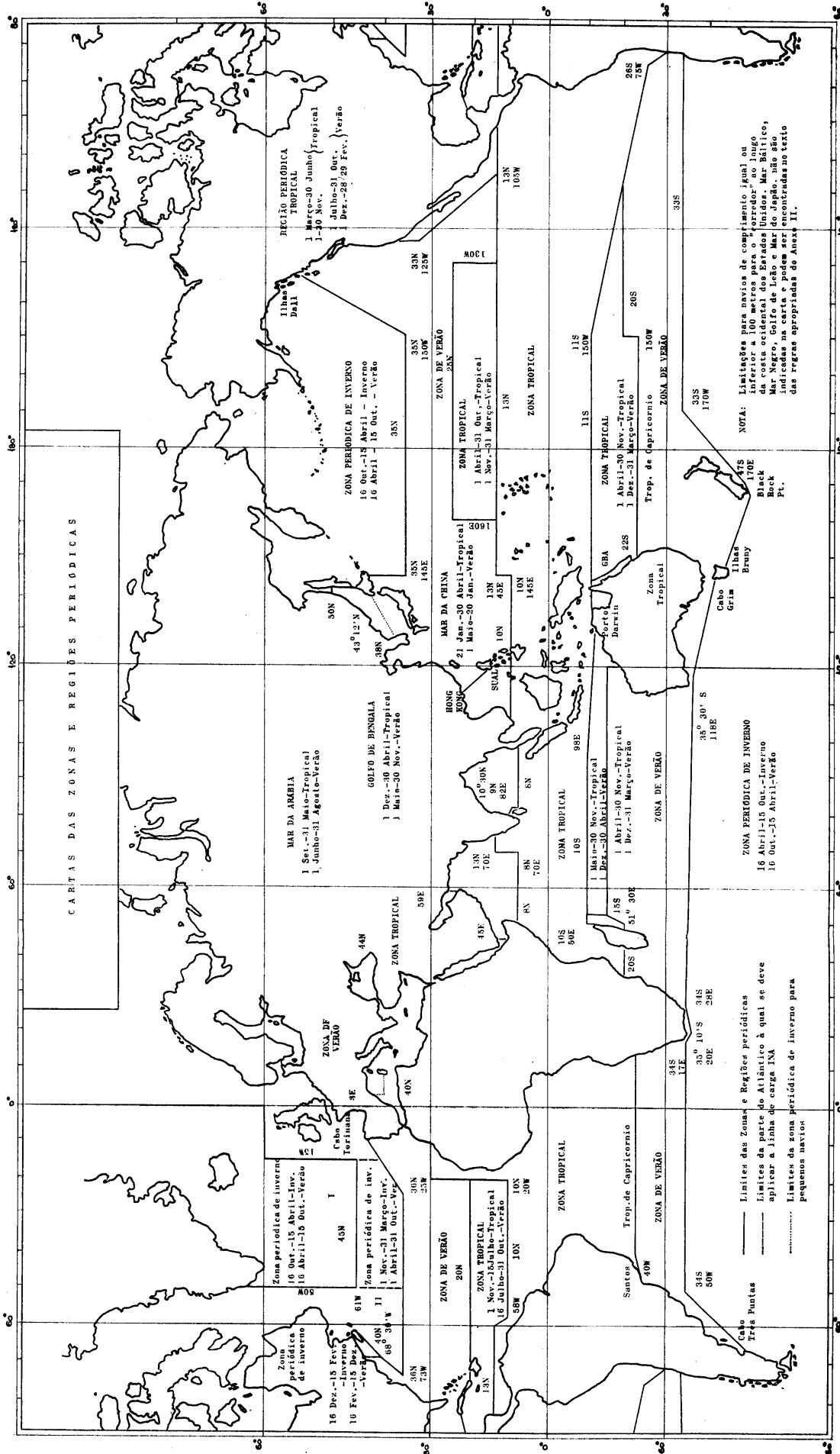
Inverno — De 1 de Dezembro a 28-29 de Fevereiro.
Verão — De 1 de Março a 30 de Novembro.

Regra 52

Linha de carga do Inverno no Norte do Atlântico

A região do Norte do Atlântico mencionada na regra 40, parágrafo 6) (Anexo I), compreende:

- a) A parte da zona periódica de Inverno II do Norte do Atlântico situada entre os meridianos de 15° W. e 50° W.;
b) O conjunto da zona periódica de Inverno I do Norte do Atlântico. As ilhas Shetland consideram-se situadas no limite.



**ANEXO III
CERTIFICADOS**

**CERTIFICADO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA,
1966**

(Selo oficial)

Passado nos termos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, sob a autoridade do Governo de ... (Designação oficial, por extenso, do país) por ... (Designação oficial por extenso da pessoa competente ou organização autorizada, conforme as disposições da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966).

Nome do navio	Distintivo do navio em números ou letras	Porto de registo	Comprimento (C) como é definido no artigo 2, parágrafo 8)

Bordo livre atribuído como:

Tipo do navio:

- | | | | | | |
|---|---|---------------------------------|---|---|---|
| * | { | Navio novo.
Navio existente. | * | { | Tipo «A».
Tipo «B».
Tipo «B» com bordo livre reduzido.
Tipo «B» com bordo livre aumentado. |
|---|---|---------------------------------|---|---|---|

Riscar o que não for aplicável.

Bordo livre medido a partir da linha do pavimento do bordo livre

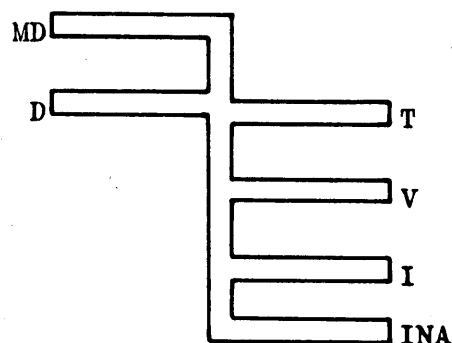
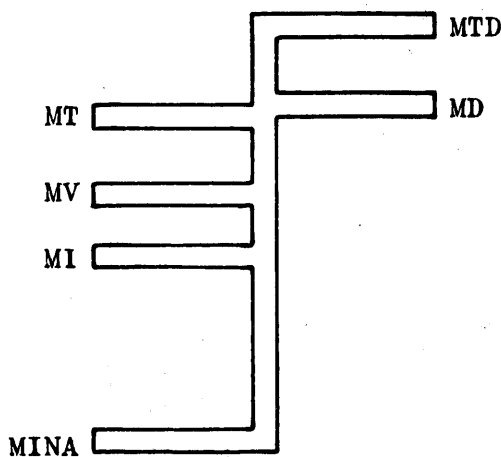
- Tropical ... mm (polegadas) (T).
- Verão ... mm (polegadas) (V).
- Inverno ... mm (polegadas) (I).
- Inverno no norte do Atlântico ... mm (polegadas) (INA).
- Transporte de madeira tropical ... mm (polegadas) (MT).
- Transporte de madeira Verão ... mm (polegadas) (MV).
- Transporte de madeira Inverno ... mm (polegadas) (MI).
- Madeira Inverno no Norte do Atlântico ... mm (polegadas) (MINA).

Linha de carga

- ... mm (polegadas) acima de (V).
- O traço superior da faixa que passa pelo centro do disco.
- ... mm (polegadas) abaixo de (V).
- ... mm (polegadas) abaixo de (V).
- ... mm (polegadas) acima de (MV).
- ... mm (polegadas) acima de (V).
- ... mm (polegadas) abaixo de (MV).
- ... mm (polegadas) abaixo de (MV).

Nota. — Não necessitam de ser registados no certificado os bordos livres e as linhas de carga que não se aplicam ao navio. Dedução para todos os bordos-livres em água doce com excepção do bordo livre para transporte de madeira ... mm (polegadas). Para os bordos livres para transporte de madeira no convés ... mm (polegadas).

O limite superior da faixa a partir da qual estão medidos os bordos livres está a ... mm (polegadas) da intersecção do prolongamento da superfície superior do pavimento do bordo livre com a superfície exterior do costado.



Data da vistoria inicial ou da periódica ...

Serve o presente para certificar que esta embarcação foi vistoriada e que os bordos livres e as linhas de carga acima indicados foram marcados de acordo com a Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966.

Este certificado é válido até ..., sujeito a vistorias periódicas de acordo com o artigo 14, parágrafo 1), c), da Convenção.

Passado em ... (Local da emissão do certificado)

(Data da emissão) ... 19... (Assinatura do funcionário ou entidade que passa o certificado) e/ou (Selo da autoridade que passa o certificado)

Se o certificado for assinado, acrescentar a seguinte menção:
«O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo dito Governo a conceder este certificado.»

...
(Assinatura)

Notas

1. Quando um navio parte de um porto fluvial ou de um porto situado em águas interiores, será permitido aumentar o carregamento do navio de uma quantidade correspondente ao peso do combustível e de quaisquer outros materiais de consumo entre o ponto de partida e o mar.
2. Quando o navio se move em água doce, de densidade igual à unidade, a linha de carga própria pode estar submersa a uma profundidade correspondente à correcção para água doce indicada no Certificado Internacional das Linhas de Carga, 1966. Quando a densidade da água for diferente da unidade, a correcção será proporcional à diferença entre 1,025 e a densidade real.

Verso do certificado

Certifica-se que a inspecção periódica prevista no artigo 14, parágrafo 1), c), da Convenção permitiu verificar que este navio satisfaz as disposições da Convenção.

Em ... aos ...
(Local e data da visita)
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que passou o certificado)

Em ... aos ...
(Local e data da visita)
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que passou o certificado)

Em ... aos ...
(Local e data da visita)
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que passou o certificado)

Em ... aos ...
(Local e data da visita)
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que passou o certificado)

Como o navio satisfaz inteiramente às disposições da Convenção, a validade do presente certificado é, por aplicação do artigo 19, parágrafo 2), prorrogada até ...

Em ... aos ...
(Local e data da visita)
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que passou o certificado)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ISENÇÃO DO BORDO LIVRE

(Selo oficial)

Passado em virtude das disposições da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, em nome do Governo de ... (Nome oficial completo do país) ... por ... (Título oficial completo do funcionário ou da entidade autorizada em virtude das disposições da Convenção acima mencionada).

Nome do navio	Distintivo do navio em números ou letras	Porto de registo

Certifica-se que o navio acima mencionado está isento, por aplicação das disposições do artigo 6, parágrafo 2)*, artigo 6, parágrafo 4)*, da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, das disposições desta Convenção.

As disposições da Convenção de que está isento o navio por aplicação das prescrições do artigo 6, parágrafo 2), são as seguintes:

...
...
...

* Riscar a disposição não aplicável.

A viagem para a qual a isenção foi concedida por aplicação das disposições do artigo 6, parágrafo 4), é a seguinte:

De: ...
A: ...

Condições eventuais às quais está subordinada a concessão da isenção concedida nos termos do artigo 6, parágrafo 2), ou do artigo 6, parágrafo 4):

...
...
...

O presente Certificado é válido até ..., sob reserva, em tal circunstância, das inspecções periódicas previstas no artigo 14, parágrafo 1), c), da Convenção.

Passado em ... (Local onde foi passado)

aos ... (Data em que foi passado)

...
(Assinatura do funcionário ou da entidade que passa o certificado) e/ou (Selo da autoridade que passa o certificado)

Se o certificado for assinado, acrescentar a seguinte indicação: «O abaixo assinado declara que está devidamente autorizado pelo Governo mencionado acima a conceder este certificado.»

...
(Assinatura)

Verso do certificado

Certifica-se que o navio continua a satisfazer às condições impostas aquando da concessão da isenção.

Em ... (Local) ... aos ... (Data) ...
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que conceder o certificado)

Em ... (Local) ... aos ... (Data) ...
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que conceder o certificado)

Em ... (Local) ... aos ... (Data) ...
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que conceder o certificado)

Em ... (Local) ... aos ... (Data) ...
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que conceder o certificado)

Este navio continua a satisfazer às condições impostas aquando da concessão da isenção e a validade deste certificado é, em conformidade com o artigo 19, parágrafo 4), a), da Convenção, prorrogada até ...

Em ... (Local) ... aos ... (Data) ...
...
(Assinatura e/ou selo da autoridade que conceder o certificado)