

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Decreto n.º 49/99

de 11 de Novembro

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único

É aprovado, para assinatura, o Protocolo de 1988 à Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, cujo texto em inglês e a respectiva tradução para português seguem em anexo ao presente diploma e dele fazem parte integrante.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Fevereiro de 1998. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *João Cardona Gomes Cravinho*.

Assinado em 15 de Outubro de 1999.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 21 de Outubro de 1999.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

PROTOCOL OF 1988 RELATING TO THE INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES, 1966

The Parties to the present Protocol:

Being parties to the International Convention on Load Lines, 1966, done at London on 5 April 1966;

Recognizing the significant contribution which is made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board;

Recognizing also the need to improve further the technical provisions of the above-mentioned Convention;

Recognizing further the need for the introduction into the above-mentioned Convention of provisions for survey and certification harmonized with corresponding provisions in other international instruments;

Considering that these needs may best be met by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention on Load Lines, 1966;

have agreed as follows:

Article I

General obligations

1 — The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the annexes hereto.

2 — As between the Parties to the present Protocol, the provisions of the International Convention on Load

Lines, 1966 (hereinafter referred to as «the Convention»), except article 29, shall apply subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

3 — With respect to ships entitled to fly the flag of a State which is not a Party to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article II

Existing certificates

1 — Notwithstanding any other provisions of the present Protocol, any International Load Line Certificate which is current when the present Protocol enters into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly shall remain valid until it expires.

2 — A Party to the present Protocol shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966.

Article III

Communication of information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as «the Organization»):

- a) The text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;
- b) A list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Parties for information of their officers, and a notification of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to those nominated surveyors or recognized organizations; and
- c) A sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

Article IV

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 — The present Protocol shall be open for signature at the headquarters of the Organization from 1 March 1989 to 28 February 1990 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3, States may express their consent to be bound by the present Protocol by:

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

2 — Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

3 — The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have signed without reservation, accepted or acceded to the Convention.

Article V

Entry into force

1 — The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which both the following conditions have been met:

- a) Not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have expressed their consent to be bound by it in accordance with article IV; and
- b) The conditions for the entry into force of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 have been met;

provided that the present Protocol shall not enter into force before 1 February 1992.

2 — For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Protocol after the conditions for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the present Protocol or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 — Any instrument or ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 — After the date on which an amendment to the present Protocol or an amendment, as between the Parties to the present Protocol, to the Convention is deemed to have been accepted under article VI, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol or the Convention as amended.

Article VI

Amendments

1 — The present Protocol and, as between the Parties to the present Protocol, the Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 — Amendment after consideration within the Organization:

a) Any amendment proposed by a Party to the present Protocol shall be submitted to the Secretary-General of the Organization, who shall then circulate it to all Members of the Organization and all Contracting Governments to the Convention at least six months prior to its consideration;

b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration;

c) States which are Parties to the present Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime

Safety Committee for the consideration and adoption of amendments;

d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties to the present Protocol present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in subparagraph c) (hereinafter referred to as «the expanded Maritime Safety Committee») on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting;

e) Amendments adopted in accordance with subparagraph d) shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance;

f):

- i) An amendment to an article or annex A to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an article of the Convention, shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the present Protocol;
- ii) An amendment to annex B to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an annex to the Convention, shall be deemed to have been accepted:

aa) At the end of two years from the date on which it is communicated to Parties to the present Protocol for acceptance; or

bb) At the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted;

g):

i) An amendment referred to in subparagraph f), i), shall enter into force with respect to those Parties to the present Protocol which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted, and with respect to each Party which accepts it after the date, six months after the date of that Party's acceptance;

ii) An amendment referred to in subparagraph f), ii), shall enter into force with respect to all Parties to the present Protocol, except those which have objected to the amendment under that subparagraph and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force, any Party may give notice to the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into

force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

3 — Amendment by a Conference:

- a) Upon the request of a Party to the present Protocol concurred in by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to the present Protocol and the Convention;
- b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties for acceptance;
- c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in subparagraphs 2, f) and g), respectively, provided that references in these paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

4 — a) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2, f), ii), which has entered into force shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of that subparagraph, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, in so far as such certificates relate to matters covered by the amendment in question.

b) A Party to the present Protocol which has accepted an amendment referred to in subparagraph 2, f), ii), which has entered into force shall extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of subparagraph 2, g), ii), has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

5 — Unless expressly provided otherwise, any amendment made under this article which relates 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 enters into force.

6 — Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under subparagraph 2, g), ii), shall be submitted in writing to the Secretary-General of the Organization, who shall inform all Parties to the present Protocol of any such submission and the date of its receipt.

7 — The Secretary-General of the Organization shall inform all Parties to the present Protocol of any amendments which enter into force under this article, together with the date on which each such amendment enters into force.

Article VII

Denunciation

1 — The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from

the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2 — Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3 — A denunciation shall take effect one year or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4 — A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party. Such denunciation shall take effect on the same date as denunciation of the Convention takes effect according to paragraph 3 of article 30 of the Convention.

Article VIII

Depositary

1 — The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as «the depositary»).

2 — The depositary shall:

- a) Inform the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:
 - i) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - ii) The date of entry into force of the present Protocol;
 - iii) The deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;
- b) Transmit certified true copies of the present Protocol to the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3 — As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the depositary to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

Article IX

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at London this eleventh day of November one thousand nine hundred and eighty-eight.

In witness whereof the undersigned (*), being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

(* Signatures omitted.

ANNEX A

**Modifications and additions to articles
of the International Convention on Load Lines, 1966**

Article 2, «Definitions». — The existing text of paragraph 8) is replaced by the following:

«8) 'Length' means 96% of the total length on a waterline at 85% 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. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.»

Add a new paragraph 9) to read as follows:

«9) 'Anniversary date' means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate.»

Articles 3, 12, 16 and 21. — In the existing text of these articles all references to «(1966)» in relation to the International Load Line Certificate are deleted.

Article 4, «Application». — The existing text of paragraph 3) is replaced by the following:

«3) The regulations contained in annex 1, unless expressly provided otherwise, are applicable to new ships.»

Article 5, «Exceptions». — In paragraph 2), c), the words «Punta Norte» are replaced by «Punta Rasa (Cabo San Antonio)».

Article 13, «Survey, inspection and marking». — The existing heading is replaced by the following: «Surveys and marking».

In lines 1, 4 and 7 replace the words «survey, inspection and marking» by «surveys and marking».

Article 14, «Initial and periodical surveys and inspections». — The existing heading is replaced by the following: «Initial, renewal and annual surveys».

The existing text is replaced by the following:

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

- a) An initial survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention;
- b) A renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding five years, except where paragraphs 2), 5), 6) and 7) of article 19 are applicable, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention;
- c) An annual survey within three months before or after each anniversary date of the certificate to ensure that:
 - i) Alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line;

- ii) The fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, freeing ports and means of access to crew's quarters are maintained in an effective condition;

- iii) The freeboard marks are correctly and permanently indicated;

- iv) The information required by regulation 10 is provided.

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

Article 16, «Issue of certificates». — Delete paragraph 4).

Article 17, «Issue of certificates by another Government». — The existing heading is replaced by the following: «Issue or endorsement of certificates by another Governments».

The existing text of paragraph 1) is replaced by the following:

«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 the International Load Line Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the certificate on the ship in accordance with the present Convention.»

In paragraph 4) reference to «(1966)» is deleted.

Article 18, «Form of certificates». — The existing text is replaced by the following:

«The certificates shall be drawn up in the form corresponding to the models given in annex III to the present Convention. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.»

Article 19, «Duration of certificates». — The existing heading is replaced by the following: «Duration and validity of certificates».

The existing text is replaced by the following:

«1) An International Load Line Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

2):

- a) Notwithstanding the requirements of paragraph 1), when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;
- b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate;
- c) When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

3) If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of a certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1), provided that the annual surveys referred to in article 14 applicable when a certificate is issued for a period of five years are carried out as appropriate.

4) If, after the renewal survey referred to in paragraph 1), b), of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the existing 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, materials or scantlings which affect the ship's freeboard.

5) If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6) A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this article may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7) In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2), 5) and 6). In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

8) If an annual survey is completed before the period specified in article 14 then:

- a) The anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than three months later than the date on which the survey was completed;
- b) The subsequent annual survey required by article 14 shall be completed at the intervals prescribed by that article using the new anniversary date;
- c) The expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by article 4 are not exceeded.

9) An International Load Line Certificate shall cease to be valid 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 paragraph 1), c), of article 14 are not maintained in an effective condition;
- c) The certificate is not endorsed to show that the ship has been surveyed as provided in paragraph 1), c), of article 14;
- d) The structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

10):

- 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. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement, extension and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate 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.

11) 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 21, «Control». — In paragraph 1), c), the reference to «paragraph 3)» is replaced by «paragraph 9)».

ANNEX B

Modifications and additions to annexes to the International Convention on Load Lines, 1966

ANNEX I

Regulations for determining load lines

CHAPTER I

General

Regulation I

Strength of hull

In the heading the words «Strength of hull» are replaced by the words «Strength of ship».

In the first sentence of the regulation the word «hull» is replaced by the word «ship».

Regulation 2

Application

Add new paragraphs 6) and 7) to read as follows:
«6) Regulation 22, 2), and regulation 27 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 Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966, enters into force.

7) New ships, other than those specified in paragraph 6), shall comply either with regulation 27 of the

present Convention (as amended) or with regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966 (as adopted on 5 April 1966), as determined by the Administration.»

Regulation 3

Definitions of terms used in the annexes

The existing text of paragraph 1) is replaced by the following:

«1) Length. — The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% 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. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.»

In paragraph 5), *b*), the words «the moulded lines of the deck and side shell plating» are replaced by the words «the moulded lines of deck and sides».

Regulation 5

Load line mark

In the last sentence of the regulation the words «(as illustrated in figure 2)» are deleted.

Regulation 9

Verification of marks

The reference to «(1966)» in relation to the International Load Line Certificate is deleted.

CHAPTER II

Conditions of assignment of freeboard

Regulation 10

Information to be supplied to the master

The existing text of paragraph 2) is replaced by the following:

«2) Every ship which is not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

- a) Be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the light ship condition;
- b) Have supplied for the use of its master such reliable information in an approved form as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service;
- c) Carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration;

- d) If the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data.»

Regulation 15

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

In the last sentence of paragraph 5) the word «linear» is inserted before the word «interpolation».

Regulation 22

Scuppers, inlets and discharges

In the first sentence of paragraph 1) the words «except as provided in paragraph 2)» are inserted between the words «shall» and «be».

The following paragraph is added to the existing text:
«2) Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the freeboard deck is not immersed when the ship heels 5° either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.»

The existing paragraphs 2) to 5) are renumbered 3) to 6).

In renumbered paragraph 4) the reference to «paragraph 1)» is replaced by «paragraph 2)».

In the first sentence of renumbered paragraph 6) the words «All valves and shell fittings» are replaced by the words «All shell fittings, and the valves».

Regulation 23

Side scuttles

In paragraph 2) of the regulation the words «load waterline» are replaced by the words «summer load line (or summer timber load line, if assigned)».

Regulation 24

Freeing ports

In the first sentence of paragraph 2) the words «calculated area» are replaced by the words «area calculated according to paragraph 1)».

In the second sentence of paragraph 2) the word «linear» is inserted before the word «interpolation».

In paragraph 3) the words «a ship is fitted with a trunk which» are replaced by the words «a ship fitted with a trunk».

CHAPTER III

Freeboards

Regulation 27

Types of ships

The existing text is replaced by the following:

«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:

- a) Is designed to carry only liquid cargoes in bulk;
- b) Has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material; and
- c) Has low permeability of loaded cargo compartments.

3) A type A ship if over 150 m in length to which a freeboard less than type B has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph 11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability on 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph 12), and shall remain

afloat in a satisfactory condition of equilibrium as specified in paragraph 13). In such a ship the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

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) shall be considered as type B ships.

6) 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, 7), or regulation 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.

7) Type B ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15, 7), or regulation 16, shall, except as provided in paragraphs 8) to 13) inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.

8) Any type B ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph 7), 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; and
- d) The ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph 11), shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph 12), and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 13). In such a ship,

if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

9) In calculating the freeboards for type B ships which comply with the requirements of paragraphs 8), 11), 12) and 13), the values from table B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the B and A tabular values for the appropriate ship lengths.

10):

a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph 9) 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:

- i) Regulation 26, other than paragraph 4), as if it were a type A ship;
- ii) Paragraphs 8), 11) and 13) of this regulation; and
- iii) Paragraph 12) of this regulation, provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space;

b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

Initial condition of loading

11) The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:

a) The ship is loaded to its summer load waterline on an imaginary even keel;

b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:

- i) Homogeneous cargo is carried;
- ii) All cargo compartments, except those referred to under *iii)*, but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full;
- iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under *ii)*;
- iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid, at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed

either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity;

v) At an angle of keel of not more than 5° in each compartment containing liquids, as prescribed in *ii)* except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in *iv)*, the maximum free surface effect shall be taken into account.

Alternatively, the actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration;

vi) Weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

Salt water — 1.025;
 Fresh water — 1.000;
 Oil fuel — 0.950;
 Diesel oil — 0.900;
 Lubricating oil — 0.900.

Damage assumptions

12) The following principles regarding the character of the assumed damage apply:

- a) The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit;
- b) The transverse extent of damage is equal to B/5 or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship perpendicularly to the centreline at the level of the summer load waterline;
- c) If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs *a)* and *b)* results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed;
- d) Except where otherwise required by paragraph 10), *a)*, the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads provided the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph *b)*.

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph *b)*, such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the afterpeak bulkhead and the afterpeak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation;

e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage

and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds;

- f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least $\frac{1}{3} L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

Condition of equilibrium

13) The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:

- a) The final waterline after flooding, taking into account sinkage, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive downflooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers [even if they comply with regulation 16 or regulation 19, 4)], and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch covers of the type described in regulation 27, 2), remotely operated sliding watertight doors, and sidescuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quickacting type kept closed at sea, whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline;

- b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph 12, b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than

those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage;

- c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed 15°. If no part of the deck is immersed, and angle of heel of up to 17° may be accepted;
- d) The metacentric height in the flooded condition is positive;
- e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m.rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability;
- f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

Ships without means of propulsion

14) A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs 2) and 3) may be assigned type A freeboards:

- a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type B freeboard is assigned;
- b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 5, 26, 2), 26, 3), and 39 shall not apply;
- c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations.»

Regulation 37

Deduction for superstructures and trunks

In the footnote to tables for both type A and type B ships in paragraph 2) the words «and trunks» are inserted after the word «superstructures».

Regulation 38

Sheer

In the definition of «y» in paragraph 12) the words «end of sheer» are replaced by «after or forward perpendicular».

Regulation 40

Minimum freeboards

In the first sentence of paragraph 4) the words «paragraph 1)» are replaced by the words «paragraph 3)».

CHAPTER IV

Special requirements for ships assigned timber freeboards

Regulation 44

Stowage

The existing text is replaced by the following:

«General

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

2) Timber deck cargoes 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 deck cargo shall extend athwartships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

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 strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

6) Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried (*).

Stability

7) 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 arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores (*).

Protection of crew, access to machinery spaces, etc.

8) In addition to the requirements of regulation 25, 5), guard-rails or lifelines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centreline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is uneven a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be litted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

9) Where the requirements prescribed in paragraph 8) are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used.

Steering arrangements

10) 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.

(*) Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes originally adopted by the Organization as resolution A.287 (VIII) and amended by the Maritime Safety Committee at its thirty-ninth session.»

Regulation 45

Computation for freeboard

In paragraph 5), the words «or with regulation 40, 8), based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line» are added after the word «waterline».

ANNEX II

Zones, areas and seasonal periods

Regulation 46

Northern winter seasonal zones and area

The last sentence of paragraph 1), b), is replaced by the following:

«Excluded from this zone are the North Atlantic winter seasonal zone I, the North Atlantic winter seasonal area and the Baltic Sea bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak. The Shetland Islands are to be considered as being on the boundary of the North Atlantic winter seasonal zones I and II.

Seasonal periods:

Winter: 1 November to 31 March;
Summer: 1 April to 31 October.»

Regulation 47

Southern winter seasonal zone

The words «to the west coast of the American continent» at the end of the regulation are replaced by

the following: «to the point latitude 33° S, longitude 79° W, thence the rhumb line to the point latitude 41° S, longitude 75° W, thence the rhumb line do Punta Corona lighthouse on Chiloe Island, latitude 41° 47' S, longitude 73° 53' W, thence along the north, east and south coasts of Chiloe Island to the point latitude 43° 20' S, longitude 74° 20' W, and thence the meridian of longitude 74° 20' W to the parallel of latitude 45° 45' S, including the inner zone of Chiloe channels from the meridian 74° 20' W to the east».

Regulation 48

Tropical zone

At the end of the first subparagraph of paragraph 2) the words «and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30° S» are replaced by the words «thence the rhumb line to the point latitude 32° 47' S, longitude 72° W, and thence to the parallel of latitude 32° 47' S to the west coast of South America».

In the second subparagraph of paragraph 2) the word «Coquimbo» is replaced by the word «Valparaiso».

Regulation 49

Seasonal tropical areas

In paragraph 4), b), the words «to longitude 120° E and thence the meridian of longitude 120° E to the coast of Australia» are replaced by the words «to longitude 114° E and thence the meridian of longitude 114° E to the coast of Australia».

Chart of zones and seasonal areas

The words «seasonal winter zone» where they indicate the area along the eastern coast of the United States are replaced by the words «winter seasonal area».

The words «seasonal winter zone» wherever they appear in the chart (except in the cases mentioned above) are replaced by the words «winter seasonal zone» and the words «seasonal tropical» are replaced by the words «seasonal tropical area».

In the note the word «western» is replaced by the word «eastern».

The border line of the seasonal tropical area at the coast of Australia is moved from longitude 120° E to longitude 114° E.

The southern border line of the southern summer zone east of the point latitude 33° S, longitude 79° W to the west coast of the American continent is deleted. A rhumb line from the point latitude 33° S, longitude 79° W to the point latitude 41° S, longitude 75° W is inserted. From there a rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island latitude 41° 47' S, longitude 73° 53' W is inserted. From there the north, east and south coast of Chiloe Island is marked as border to the point latitude 43° 20' S, longitude 74° 20' W. The meridian of longitude 74° 20' W to the parallel of latitude 45° 45' S and then this parallel to the west coast of South America are marked.

The rhumb line from the point latitude 26° S, longitude 75° W to the west coast of South America at latitude 30° S is deleted from the southern boundary of the tropical zone. A rhumb line from the point latitude 26° S, longitude 75° W to the point latitude 32° 47' S, longitude 72° W and then the parallel of latitude 32° 47' S to the west coast of South America are inserted.

ANNEX III

Certificates

The existing forms of the International Load Line Certificate (1966) and the International Load Line Exemption Certificate are replaced by the following:

«Form of International Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

_____ (name of the State)

by

_____ (person or organization authorized)

Particulars of ship ⁽¹⁾:

- Name of ship . . .
- Distinctive number or letters . . .
- Port of registry . . .
- Length (L) as defined in article 2, 8), (in metres) . . .
- IMO number ⁽²⁾ . . .
- Freeboard assigned as ⁽³⁾:

- A new ship;
- An existing ship.

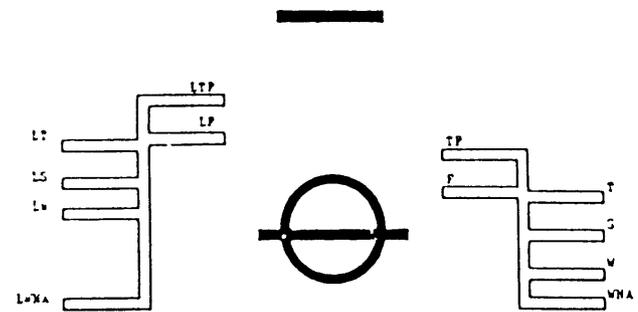
Type of ship ⁽³⁾:

- Type A;
- Type B;
- Type B with reduced freeboard;
- Type B with increased freeboard.

Freeboard from deck line (*)	Load line (*)
Tropical . . . mm (T) . . . . .	. . . mm above (S).
Summer . . . mm (S)	Upper edge of line through center of ring.
Winter . . . mm (W) . . . . .	. . . mm below (S).
Winter North Atlantic . . . mm (WNA).	. . . mm below (S).
Timber tropical . . . mm (LT) . . . . .	. . . mm above (LS).
Timber summer . . . mm (LS) . . . . .	. . . mm above (S).
Timber winter . . . mm (LW) . . . . .	. . . mm below (LS).
Timber winter North Atlantic . . . mm (LWNA)	. . . mm below (LS).

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber . . . mm. For timber freeboards . . . mm.

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



This is to certify:

1 — That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.

2 — That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

This certificate is valid until ...⁽⁵⁾ subject to annual surveys in accordance with article 14, 1), c), of the Convention.

Issued at ... (place of issue or certificate).

... (date of issue).

... (signature of authorized official issuing the certificate).

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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 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.

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁽²⁾ In accordance with resolution A.600(15)-IMO, «Ship identification number scheme», this information may be included voluntarily.

⁽³⁾ Delete as appropriate.

⁽⁴⁾ Freeboards and load lines which are not applicable need on the certificate. Subdivision «Load lines» may be entered on the certificate on a voluntary basis.

⁽⁵⁾ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19, 1), of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2, 9), of the Convention, unless amended in accordance with article 19, 8), of the Convention.

Endorsement for annual surveys

This is to certify that, at an annual survey required by article 4, 1), c), of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey:

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19, 8), c)

This is to certify that, at a survey in accordance with article 19, 8), c), of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years where article 19, 3), applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19, 3), of the Convention, be accepted as valid until ...

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19, 4), applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19, 4), of the Convention, be accepted as valid until ...

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19, 5), or 19, 6), applies.

This certificate shall, in accordance with article 19, 5)/19, 6)⁽¹⁾, of the Convention, be accepted as valid until ...

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Delete as appropriate.

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19, 8), applies

In accordance with article 19, 8), of the Convention the new anniversary date is ...

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19, 8), of the Convention the new anniversary date is ...

Signed: ... (signature of authorized official).

Place: ...

Date: ...

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Form of International Exemption Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION CERTIFICATE

*(Official seal)**(State)*

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization recognized)

Particulars of ship ⁽¹⁾:

Name of ship . . .

Distinctive numbers or letters . . .

Port of registry . . .

Length (L) as defined in article 2, 8) (in metres) . . .

IMO number ⁽²⁾ . . .

This is to certify:

That the ship is exempted from the provisions of the Convention, under the authority conferred by article 6, 2)/6, 4)⁽³⁾, of the Convention referred to above.

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

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

From: . . .

To: . . .

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

This certificate is valid until⁽⁴⁾. . . subject to annual surveys in accordance with article 14, 1), c), of the Convention.

Issued at . . . (place or issue certificate).

. . . (date of issue).

. . . (signature of authorized official issuing certificate).

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁽¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

⁽²⁾ In accordance with resolution A.600(15)-IMO, «Ship identification number», this information may be included voluntarily.

⁽³⁾ Delete as appropriate.

⁽⁴⁾ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19, 10), of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2, 9), of the Convention unless amended in accordance with article 19, 8), of the Convention.

Endorsement for annual surveys

This is to certify that, at an annual survey required by article 14, 1), c), of the Convention, the ship was found to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Annual survey:

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

*(Seal or stamp of the authority, as appropriate)***Annual survey in accordance with article 19, 8), c)**

This is to certify that, at a survey in accordance with article 19, 8), c), of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than five years and where article 19, 3), applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19, 3), of the Convention, be accepted as valid until . . .

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19, 4), applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19, 4), of the Convention, be accepted as valid until . . .

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19, 5), or 19, 6), applies.

This certificate shall, in accordance with article 19, 5)/19, 6)⁽¹⁾, of the Convention, be accepted as valid until . . .

Signed: . . . (signature of authorized official).

Place: . . .

Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)⁽¹⁾ Delete as appropriate.

Endorsement for advancement of anniversary date
where article 19, 8), applies

In accordance with article 19, 8), of the Convention
the new anniversary date is . . .

Signed: . . . (signature of authorized official).
Place: . . .
Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19, 8), of the Convention
the new anniversary date is . . .

Signed: . . . (signature of authorized official).
Place: . . .
Date: . . .

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)»

PROTOCOLO DE 1988 À CONVENÇÃO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA, DE 1966

As Partes no presente Protocolo:

Sendo Partes na Convenção Internacional das
Linhas de Carga, de 1966, celebrada em Londres
em 5 de Abril de 1966;

Reconhecendo o contributo prestado pela Convenção
supramencionada para a promoção da segurança
dos navios e bens no mar, bem como da
vida humana a bordo;

Reconhecendo também a necessidade de aperfeiçoar
as disposições técnicas constantes da Convenção
supracitada;

Reconhecendo ainda a necessidade de introduzir,
na Convenção acima mencionada, disposições
relativas a vistorias e certificação, harmonizadas
com as disposições correspondentes contidas
noutros instrumentos internacionais;

Considerando que tais necessidades poderão, de
uma melhor forma, ser supridas através da celebração
de um Protocolo à Convenção Internacional das
Linhas de Carga, de 1966;

acordam no seguinte:

Artigo I

Obrigações gerais

1 — As Partes comprometem-se a dar cumprimento
às disposições do presente Protocolo e seus anexos, os
quais constituem parte integrante do mesmo. Qualquer
referência ao Protocolo constitui, em simultâneo, uma
referência aos anexos.

2 — Aplicam-se às Partes deste Protocolo as disposições
da Convenção Internacional das Linhas de Carga,
1966 (a seguir designada por «a Convenção»), com
excepção do artigo 29, de acordo com as alterações e
adições enunciadas no presente Protocolo.

3 — Quando necessário, as Partes do presente Protocolo
aplicarão as disposições da Convenção e do Protocolo
aos navios autorizados a arvorar a bandeira de um
Estado que não seja Parte da Convenção nem do
Protocolo, de modo a garantir que esses navios não
mais beneficiem de tratamento preferencial.

Artigo II

Certificados existentes

1 — Independentemente de quaisquer outras disposições
do presente Protocolo, qualquer certificado internacional
das linhas de carga que seja válido quando o presente
Protocolo entre em vigor relativamente ao governo do
Estado cuja bandeira o navio está autorizado o arvorar
continuará válido até que expire o seu prazo de validade.

2 — As Partes deste Protocolo não deverão emitir
certificados nos termos da Convenção Internacional das
Linhas de Carga, 1966, de 5 de Abril de 1966.

Artigo III

Comunicação de informações

As Partes do presente Protocolo comprometem-se a
comunicar ao Secretário-Geral da Organização Marítima
Internacional (a seguir designada por «a Organização») e a
depositar junto dele:

- a) O texto das leis, decretos, ordens, regulamentos e outros diplomas que tiverem sido promulgados sobre as diversas matérias abrangidas pelo presente Protocolo;
- b) Uma lista de inspectores nomeados ou de organismos reconhecidos que estejam autorizados a actuar em seu nome no que diz respeito às linhas de carga (tendo em vista a sua difusão pelas Partes, que a levarão ao conhecimento dos seus funcionários), bem como uma descrição das responsabilidades específicas confiadas aos inspectores nomeados ou aos organismos reconhecidos e condições de autoridade neles delegada; e
- c) Um número suficiente de modelos dos certificados emitidos em conformidade com as disposições do presente Protocolo.

Artigo IV

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — O presente Protocolo ficará aberto para assinatura,
na sede da Organização, de 1 de Março de 1989 a 28 de
Fevereiro de 1990, e manter-se-á aberto à adesão após
essa data. Sob reserva das disposições do parágrafo 3,
os Estados poderão tornar-se Partes do Protocolo por:

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

2 — A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão
será efectuada por depósito de um instrumento, para
esse efeito, junto do Secretário-Geral da Organização.

3 — O Protocolo só poderá ser objecto de assinatura
sem reservas, quanto à ratificação, aceitação, aprovação
ou adesão, por parte dos Estados que assinaram, sem
reservas, a Convenção, que a aceitaram ou que a ela
aderiram.

Artigo V

Entrada em vigor

1 — O presente Protocolo entrará em vigor 12 meses após a data em que se encontrem reunidas as seguintes condições:

- a) Pelo menos 15 Estados cujas frotas mercantes representem no total pelo menos 50 % da arqueação bruta da frota mundial dos navios de comércio concordaram aderir a este Protocolo, de acordo com as disposições do artigo IV; e
- b) Encontrarem-se preenchidas as condições de entrada em vigor do Protocolo de 1988 Relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974;

conquanto este Protocolo não entre em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992.

2 — Para os Estados que depositarem um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão ao Protocolo, depois de reunidas as condições para a entrada em vigor do mesmo (mas antes dessa data), a ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão, deverá produzir efeito na data de entrada em vigor do presente Protocolo ou três meses após a data do depósito desse instrumento, se esta data for posterior.

3 — Qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão depositado após a data da entrada em vigor do Protocolo produzirá efeito três meses depois da data do depósito.

4 — Qualquer instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão entre Partes do Protocolo depositado após a data em que uma emenda ao presente Protocolo ou uma emenda à Convenção seja considerada como aceite, nos termos do artigo VI, aplicar-se-á ao Protocolo ou à Convenção, no seu texto emendado.

Artigo VI

Emendas

1 — O presente Protocolo e, entre as Partes deste, a Convenção poderão ser emendados por qualquer dos processos previstos nos parágrafos seguintes.

2 — Emendas depois de apreciação no seio da Organização:

a) Qualquer emenda proposta por uma parte do Protocolo será transmitida ao Secretário-Geral da Organização, que deverá difundi-la por todos os membros da Organização e por todos os governos contratantes da Convenção com, pelo menos, seis meses de antecedência relativamente à sua apreciação;

b) Qualquer emenda proposta e difundida de acordo com o procedimento acima referido será comunicada ao Comité de Segurança Marítima da Organização, para apreciação;

c) Os Estados que são Partes deste Protocolo, sejam ou não membros da Organização, ficarão autorizados a participar nos trabalhos do Comité de Segurança Marítima, para apreciação e adopção das emendas;

d) As emendas serão adoptadas por maioria de dois terços das Partes do Protocolo presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado de acordo com a alínea c) (a seguir designado por «Comité de Segurança Marítima alargado»), desde que esteja presente, quando da votação, pelo menos, um terço das Partes;

e) As emendas adoptadas de acordo com a alínea d) serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes do Protocolo, para aceitação;

f):

- i) Uma emenda a um artigo ou ao anexo A do presente Protocolo ou, entre as Partes deste, uma emenda a um artigo da Convenção considerar-se-á aceite na data em que se verificar a sua aceitação por dois terços das Partes do Protocolo;
- ii) Uma emenda ao anexo B do presente Protocolo ou, entre as Partes deste, uma emenda a um anexo da Convenção considerar-se-á como tendo sido aceite:

aa) Findo um período de dois anos a contar da data em que for comunicada às Partes do Protocolo, para aceitação; ou

bb) No final de qualquer outro período, que, todavia, não será inferior a um ano, se assim for decidido no momento da sua adopção por maioria de dois terços das partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado.

No entanto, se durante o período especificado mais de um terço das Partes, ou Partes cujas frotas mercantes constituam, pelo menos, 50 % da arqueação bruta das frotas mercantes de todas as Partes, notificarem o Secretário-Geral da Organização de que se opõem à emenda, esta não será considerada como tendo sido aceite;

g):

i) Uma emenda adoptada nos termos da alínea f), i), entrará em vigor, relativamente às Partes do Protocolo que a aceitaram, seis meses após a data em que se considere como tendo sido aceite. Se uma Parte a aceitar depois desta data, a mesma entrará em vigor seis meses após a sua data de aceitação;

ii) Uma emenda adoptada nos termos da alínea f), ii), entrará em vigor para todas as Partes do Protocolo, com excepção daquelas que apresentaram objecções à mesma, em conformidade com esta alínea, e as não tenham retirado seis meses após a data em que se considere aquela como tendo sido aceite. No entanto, antes da data fixada para a entrada em vigor de uma emenda, qualquer das Partes poderá notificar o Secretário-Geral da Organização de que se dispensa da adopção dessa emenda por período não superior a um ano a contar da data da sua entrada em vigor, ou por um período mais longo, no caso de a maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comité de Segurança Marítima alargado assim o decidir quando da adopção da mesma.

3 — Emenda por uma Conferência:

a) A pedido formulado por uma Parte do Protocolo, apoiada por, pelo menos, um terço das Partes, a Organização convocará uma Conferência das Partes para apreciar emendas ao Protocolo e à Convenção;

b) As emendas adoptadas nesta Conferência por maioria de dois terços das Partes presentes e

votantes serão comunicadas pelo Secretário-Geral da Organização a todas as Partes, para aceitação;

- c) A menos que a Conferência decida de outro modo, uma emenda considerar-se-á como tendo sido aceite e entrará em vigor pelos processos previstos, respectivamente, nas alíneas f) e g) do parágrafo 2, se as referências feitas nessas alíneas ao Comité de Segurança Marítima alargado forem entendidas como feitas à Conferência.

4 — a) Uma Parte que tenha aceite uma emenda adoptada nos termos da alínea f), ii), do parágrafo 2, a qual tenha entrado em vigor, não será obrigada a alargar os benefícios deste Protocolo no que respeita a certificados passados a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que é Parte, se esta, de acordo com o parágrafo supra, tiver objectado à referida emenda e não tiver retirado essa objecção, na medida em que esses certificados se reportem a assuntos do âmbito da emenda em questão.

b) Uma Parte que tenha aceite uma emenda adoptada nos termos da alínea f), ii), do parágrafo 2, a qual tenha entrado em vigor, deverá alargar os benefícios do presente Protocolo no que respeita a certificados passados a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que é Parte, se esta tiver notificado o Secretário-Geral da Organização, de acordo com a alínea g), ii), do parágrafo 2, de que se dispensa da adopção da referida emenda.

5 — Salvo disposição em contrário, uma emenda feita em aplicação do presente artigo e que diga respeito à estrutura de um navio só será aplicável a navios cuja quilha foi assente, ou que se encontrem em fase idêntica de construção à data da entrada em vigor dessa emenda ou posteriormente.

6 — Qualquer declaração de aceitação ou de objecção relativa a uma emenda ou qualquer notificação comunicada nos termos da alínea g), ii), do parágrafo 2 será dirigida, por escrito, ao Secretário-Geral da Organização, que, por sua vez, informará todas as Partes do Protocolo dessa comunicação e da data de recepção da mesma.

7 — O Secretário-Geral da Organização informará todas as Partes do presente Protocolo de qualquer emenda que entre em vigor nos termos deste artigo, assim como da data de entrada em vigor dessa emenda.

Artigo VII

Denúncia

1 — O presente Protocolo pode ser denunciado, em qualquer momento, por qualquer das Partes depois de decorrido um período de cinco anos a contar da data em que o Protocolo entre em vigor relativamente a essa Parte.

2 — A denúncia será efectuada por depósito de um instrumento de denúncia junto do Secretário-Geral da Organização.

3 — A denúncia produzirá efeito um ano após a data em que a sua notificação tenha sido recebida pelo Secretário-Geral da Organização, ou decorrido prazo mais lato, de acordo com o estipulado no instrumento de denúncia.

4 — Uma denúncia da Convenção por uma Parte considerar-se-á uma denúncia do presente Protocolo por

essa mesma Parte e produzirá efeito na mesma data em que a denúncia da Convenção o produzir, de acordo com o parágrafo 3 do artigo 30 da Convenção.

Artigo VIII

Depositário

1 — O presente Protocolo será depositado junto do Secretário-Geral da Organização (a seguir designado por «o depositário»).

2 — O depositário deverá:

- a) Informar os governos de todos os Estados que tenham assinado o Protocolo ou que a ele tenham aderido:
- i) De cada nova assinatura ou de novo depósito de um instrumento de ratificação, de aceitação, de aprovação ou de adesão, bem como da data do mesmo;
 - ii) Da data de entrada em vigor do Protocolo;
 - iii) Do depósito de todo o instrumento de denúncia do Protocolo, da data em que esse instrumento foi recebido, bem como da data em que a denúncia produz efeito;
- b) Remeter cópias autenticadas do presente Protocolo aos governos de todos os Estados que o assinaram ou que a ele aderiram.

3 — Logo que o presente Protocolo entre em vigor, o depositário remeterá uma cópia autenticada do mesmo ao Secretariado das Nações Unidas, para registo e publicação, de acordo com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo IX

Línguas

O presente Protocolo é reduzido a escrito num exemplar único, nas línguas árabe, chinesa, inglesa, francesa, russa e espanhola, sendo os seus textos igualmente autênticos.

Celebrado em Londres aos 11 dias do mês de Novembro de 1989.

Como testemunho do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos governos, apuseram as suas assinaturas no presente Protocolo.

ANEXO A

Modificações e adições aos artigos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966

Artigo 2, «Definições». — O texto existente do parágrafo 8) é substituído pelo seguinte:

«8) O comprimento considera-se igual a 96 % do comprimento total, medido numa linha de água situada a uma distância da linha da quilha igual a 85 % do pontal mínimo de traçado ou à distância da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este valor for superior. Quando o contorno da roda de proa for côncavo acima da linha de água correspondente, a 85 % do pontal mínimo de traçado, tanto a extremidade de proa do comprimento total como a face de vante da roda de proa serão tomados na projecção vertical para essa linha de água loca-

lizada no ponto mais a ré do contorno da roda de proa (acima daquela linha de água). Nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual se mede este comprimento deverá ser paralela à linha de água do projecto.»

Juntar um novo parágrafo, o 9), com o seguinte texto:

«9) 'Data de aniversário' significa o dia e o mês de cada ano, correspondentes à data limite de validade do certificado em causa.»

Artigos 3, 12, 16 e 21. — Do texto existente destes artigos deverão retirar-se todas as referências a 1966, relativas ao certificado internacional das linhas de carga.

Artigo 4, «Aplicação». — O texto do parágrafo 3) é substituído pelo seguinte:

«3) As regras contidas no anexo I aplicam-se a navios novos, salvo disposição em contrário.»

Artigo 5, «Excepções». — Na alínea c) do parágrafo 2) as palavras «Punta Norte» são substituídas por «Punta Rasa» (Cabo San Antonio).»

Artigo 13, «Vistorias, inspecções e marcações». — O título existente é substituído pelo seguinte: «Vistorias e marcações».

Nas l. 1, 4 e 7 substituir as palavras «vistorias, inspecções e marcações» por «vistorias e marcações».

Artigo 14, «Vistorias e inspecções iniciais e periódicas dos navios». — O título é substituído pelo seguinte: «Vistorias iniciais, anuais e de renovação».

O texto existente é substituído pelo seguinte:

«1) Um navio terá de submeter-se às vistorias a seguir especificadas:

- a) Uma vistoria inicial, antes de o navio entrar em serviço, a qual compreenderá uma inspecção completa à sua estrutura e ao seu equipamento, na medida em que o navio está abrangido pela presente Convenção. A vistoria permitirá verificar se as disposições, os materiais e os escantilhões satisfazem inteiramente os requisitos da Convenção;
- b) Uma vistoria de renovação (do certificado) a intervalos determinados pela Administração, mas não superiores a cinco anos, excepto se os parágrafos 2), 5), 6) e 7) do artigo 19 forem aplicáveis, permitirá verificar se a estrutura, o equipamento, as disposições, os materiais e os escantilhões respeitam, inteiramente, os termos da Convenção;
- c) Uma vistoria anual a efectuar nos três meses anteriores ou posteriores à data de aniversário do certificado para verificar se:
 - i) O casco ou as superestruturas não sofreram alterações que possam afectar os cálculos que determinam a posição da linha de carga;
 - ii) As instalações e aprestos para protecção das aberturas, balaustradas e resbordos do convés, bem como meios de acesso aos alojamentos da tripulação, se mantêm em bom estado de conservação;
 - iii) As marcas de bordo livre estão correcta e permanentemente gravadas;
 - iv) Foram prestadas as informações exigidas pela regra 10.

2) As vistorias anuais referidas na alínea c) do parágrafo 1 deste artigo ficarão registadas no certificado internacional das linhas de carga ou no certificado inter-

nacional de isenção das linhas de carga, passado aos navios isentos ao abrigo das disposições do parágrafo 2) do artigo 6 da presente Convenção.»

Artigo 16, «Emissão de certificados». — Suprimir o parágrafo 4).

Artigo 17, «Certificados emitidos por outro governo». — O título existente é substituído pelo seguinte: «Certificados emitidos ou autenticados por outro governo».

O texto do parágrafo 1) é substituído pelo seguinte:

«1) Um governo contratante pode, a pedido de outro governo contratante, vistoriar um navio, após o que, verificando que estão cumpridas as formalidades da presente Convenção, passará ou autorizará a emissão do certificado internacional das linhas de carga a esse navio e, se necessário, poderá autenticar ou autorizar a autenticação do certificado a bordo do navio, de acordo com a Convenção.»

No parágrafo 4) suprimir a referência a 1966.

Artigo 18, «Modelos dos certificados». — O texto é substituído pelo seguinte:

«Os certificados obedecerão aos modelos de impresso constantes do anexo III da presente Convenção. Se a língua utilizada não for o inglês ou o francês, o texto incluirá tradução numa destas línguas.»

Artigo 19, «Prazo de validade dos certificados». — Este título é substituído pelo seguinte: «Duração e validade dos certificados».

O texto existente é substituído pelo seguinte:

«1) Um certificado internacional das linhas de carga será emitido por um determinado período de tempo, a fixar pela Administração, e o seu prazo de validade não poderá exceder cinco anos.

2):

- a) Não obstante as disposições do parágrafo 1), se uma vistoria de renovação se efectuar nos três meses anteriores à data em que o prazo de validade do certificado existente expira, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até um período máximo de cinco anos, a contar da data em que o prazo de validade do certificado existente expire;
- b) Quando uma vistoria de renovação se completa findo o prazo de validade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até um período máximo de cinco anos a contar da data em que o prazo de validade do certificado existente expire;
- c) Se a vistoria de renovação ficar concluída com uma antecedência superior a três meses relativamente à data limite do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até um período máximo de cinco anos a contar da data de conclusão da nova vistoria.

3) Se um certificado for emitido por um período inferior a cinco anos, a Administração poderá prorrogar esse prazo de validade para além da sua data de expiração, até ao período máximo especificado no parágrafo 1), desde que as vistorias anuais, referidas no artigo 14, aplicáveis quando um certificado é emitido por um período de cinco anos, sejam efectuadas convenientemente.

4) Se, depois da vistoria de renovação referida na alínea b) do parágrafo 1) do artigo 14, não puder ser emitido um novo certificado para o navio antes de expirar o prazo de validade do certificado existente, a pessoa ou a organização encarregada da vistoria poderá prorrogar o prazo de validade do certificado existente por um período não superior a cinco meses. Esta prorrogação ficará registada no certificado e só será concedida se não se verificarem alterações na estrutura, no equipamento, nas disposições, nos materiais ou nos escantilhões que afectem o bordo livre do navio.

5) Se o prazo de validade de um certificado expirar quando o navio estiver num porto onde não será vistoriado, a Administração poderá prorrogar o prazo de validade do certificado; contudo, esta prorrogação só será concedida com a finalidade de permitir que o navio termine a sua viagem até ao porto no qual será vistoriado e, também, só em casos tidos por razoáveis e convenientes. Nenhum certificado será prorrogado por período superior a três meses. O navio ao qual é concedida a prorrogação não será autorizado, à sua chegada ao porto de vistoria e em virtude de tal prorrogação, a deixar aquele porto sem obter um novo certificado. Finda a vistoria de renovação, o novo certificado será válido por um período não superior cinco anos a contar da data limite de validade do certificado existente, antes de concedida a prorrogação.

6) Um certificado passado a um navio que efectue viagens de curta duração que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições supra deste artigo poderá ser prorrogado pela Administração por um prazo não superior a um mês a contar da data limite de validade nele fixada. Concluída a vistoria de renovação, o novo certificado será válido por um prazo não superior a cinco anos a contar da data em que expirou o prazo de validade do certificado existente, antes da concessão da prorrogação.

7) Em circunstâncias especiais, determinadas pela Administração, um novo certificado não necessita ser datado a partir da data em que expirou a validade do certificado existente, de acordo com os parágrafos 2), 5) e 6). Nestas circunstâncias especiais, o novo certificado será válido por um período não superior a cinco anos a contar da data de conclusão da vistoria de renovação.

8) Se a vistoria anual estiver concluída antes do período especificado no artigo 14, então:

- a) A data de aniversário constante do certificado será emendada através do registo de uma data posterior, não superior a três meses em relação à data na qual a vistoria foi concluída;
- b) As vistorias anuais seguintes requeridas pelo artigo 14 serão efectuadas a intervalos determinados pelo mesmo artigo, com base na data de aniversário mais recente;
- c) A data limite de validade poderá não ser alterada desde que sejam efectuadas uma ou mais vistorias anuais, de forma que os intervalos máximos compreendidos entre as vistorias requeridas pelo artigo 14 não sejam excedidos.

9) O certificado internacional das linhas de carga será cancelado num dos seguintes casos:

- a) Se no casco ou nas superestruturas do navio tiverem sido efectuadas modificações que exijam um bordo livre maior;

- b) Se as instalações e disposições mencionadas na alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 não se mantiverem em estado de bom funcionamento;
- c) Se o certificado não apresentar um registo que demonstre que o navio foi vistoriado em conformidade com a alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14;
- d) Se a resistência estrutural do navio tiver diminuído a ponto de este não evidenciar a segurança desejada.

10):

- a) O prazo de validade de um certificado internacional de isenção das linhas de carga emitido pela Administração a um navio isento ao abrigo do parágrafo 2) do artigo 6 não deverá exceder cinco anos. Este certificado ficará sujeito a processos de renovação, autenticação, prorrogação e cancelamento idênticos aos estabelecidos neste artigo para o certificado internacional das linhas de carga;
- b) O prazo de validade de um certificado internacional de isenção das linhas de carga passado a um navio isento nos termos do parágrafo 4) do artigo 6 será limitado à duração da viagem simples para a qual esse certificado foi emitido.

11) O certificado passado a um navio por uma Administração perde a validade se esse navio mudar de bandeira.»

Artigo 21, «Controlo». — Na alínea c) do parágrafo 1) a referência a «parágrafo 3)» é substituída por «parágrafo 9)».

ANEXO B

Modificações e adições aos anexos da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966

ANEXO I

Regras para determinação das linhas de carga

CAPÍTULO I

Generalidades

Regra 1

Resistência do casco

Este título é substituído por «Resistência do navio». Na primeira frase da regra, a palavra «casco» é substituída por «navio».

Regra 2

Aplicação

São adicionados os seguintes novos parágrafos 6) e 7):

«6) O parágrafo 2) da regra 22 e a regra 27 aplicam-se unicamente aos navios cuja quilha é assente ou que se encontram em fase idêntica de construção à data da entrada em vigor do Protocolo de 1988 à Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, ou em data posterior.

7) Os navios que não sejam abrangidos pelo parágrafo 6) cumprirão com o disposto quer na regra 27 da presente Convenção (com emendas) quer na regra 27 da

Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966 (aprovada em 5 de Abril de 1966), conforme determinado pela Administração.»

Regra 3

Definições dos termos empregados nos anexos

O texto do actual parágrafo 1) é substituído pelo seguinte:

«1) Comprimento. — O comprimento (C) é igual a 96 % do comprimento total numa linha de água situada a uma distância da linha da quilha igual a 85 % do pontal mínimo de traçado ou à distância da face de vante da roda de proa até ao eixo da madre do leme, naquela linha de água, se este valor for superior. Quando o contorno da roda de proa for côncavo acima da linha de água correspondente a 85 % do pontal mínimo de traçado, tanto a extremidade de proa do comprimento total como a face de vante da roda de proa serão tomados na projecção vertical para essa linha de água localizada no ponto mais a ré do contorno da roda de proa (acima daquela linha de água).

Nos navios projectados com diferença de imersão, a linha de água na qual se mede este comprimento deverá ser paralela à linha de água do projecto.»

Na alínea b) do parágrafo 5) as palavras «linhas na ossada, do vau e baliza» são substituídas por «linhas de traçado do convés e do costado».

Regra 5

Marca de bordo livre

Na última frase da regra, a referência «(fig. 2)» é eliminada.

Regra 9

Verificação das marcas

A referência a 1966, relativa ao certificado internacional das linhas de carga, é eliminada.

CAPÍTULO II

Condições para a atribuição do bordo livre

Regra 10

Informações a prestar aos comandantes

O texto do parágrafo 2) deve ser substituído pelo seguinte:

«2) Todo o navio ao qual, no final da construção, não seja exigida uma prova de estabilidade, por força da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar que esteja em vigor:

- a) Será submetido a essa prova com o objectivo de determinar o seu deslocamento real e a posição do centro de gravidade na condição de navio leve;
- b) Colocará a bordo, à disposição do comandante e em documento aprovado, toda a informação de base que lhe permita obter, de modo rápido e simples, uma orientação exacta sobre a estabilidade do navio em todas as situações normais de serviço;
- c) Manterá, sempre, a bordo informação aprovada relativamente à sua estabilidade, com os jus-

tificativos de que a mesma foi aprovada pela Administração;

- d) Será dispensado, se a Administração assim o entender, da referida prova de estabilidade no final da construção, desde que disponha de dados básicos obtidos mediante prova de estabilidade realizada a um navio gémeo e se demonstre, a contento da Administração, que com esses dados básicos é possível obter informação exacta sobre a estabilidade do navio.»

Regra 15

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

Na última frase do parágrafo 5) inserir a palavra «linear» depois da palavra «interpolação».

Regra 22

Embornais, tomadas de água e descargas

Na primeira frase do parágrafo 1) intercalar as palavras «salvo nos casos previstos pelo parágrafo 2)» a seguir a «entrada de água».

Adicionar o parágrafo seguinte ao texto existente:

«2) Só devem ser permitidos os embornais que atravessam o forro exterior das superestruturas fechadas, utilizadas para o transporte de carga, nos casos em que, quando o navio adorne 5º a um ou outro bordo, o ponto mais baixo do pavimento do bordo livre não submerja.

Nos restantes casos, a drenagem deverá desaguar no interior do navio, como estabelecido na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar que esteja em vigor.»

Os actuais parágrafos 2) a 5) passam a ser 3) a 6).

No novo parágrafo 4), a referência a «parágrafo 1)» é substituída por «parágrafo 2)».

Na primeira frase do novo parágrafo 6) as palavras «Todas as válvulas e outros dispositivos» são substituídas por «Todos os acessórios fixos ao casco e válvulas».

Regra 23

Vigias

No parágrafo 2) da regra o termo «linha de água carregada» é substituído por «linha de carga de Verão (ou linha de carga de Verão para o transporte de madeira no convés, desde que tal linha tenha sido atribuída)».

Regra 24

Resbordos

Na primeira frase do parágrafo 2) as palavras «área calculada» são substituídas pelas palavras «área calculada de acordo com o parágrafo 1)».

Na segunda frase do parágrafo 2) a palavra «linear» é intercalada depois da palavra «interpolação».

No parágrafo 3) as palavras «Nos navios providos de tronco que não satisfaça» devem ser substituídas por «Nos navios providos de tronco que não satisfaça».

Nota. — Não altera a tradução portuguesa.

CAPÍTULO III

Bordos livres

Regra 27

Tipos de navios

O actual texto é substituído pelo seguinte:

«1) Para o cálculo do bordo livre, os navios serão divididos em tipo A e tipo B.

Navios do tipo A

2) Um navio do tipo A é o que:

- a) Foi projectado para transportar somente cargas líquidas a granel;
- b) Tem uma grande integridade no pavimento exposto e apenas pequenas aberturas de acesso aos compartimentos de carga, fechadas por tampas estanques, de aço ou outro material equivalente, providas de juntas; e
- c) Tem uma baixa permeabilidade nos compartimentos de carga cheios.

3) Um navio do tipo A de comprimento superior a 150 m ao qual foi atribuído um bordo livre inferior ao

de um navio do tipo B, quando carregado de acordo com as disposições do parágrafo 11), deverá poder suportar o alagamento de um ou vários compartimentos, com uma permeabilidade suposta de 0,95 de acordo com as avarias hipotéticas especificadas no parágrafo 12), e permanecer a flutuar num estado de equilíbrio satisfatório nos termos do parágrafo 13). Num navio deste tipo, a casa das máquinas será considerada como compartimento alagável, mas com uma permeabilidade de 0,85.

4) A um navio do tipo A será atribuído um bordo livre não inferior ao fixado na tabela A da regra 28.

Navios do tipo B

5) Todos os navios que não satisfaçam aos requisitos dos parágrafos 2) e 3) dos navios do tipo A serão considerados como navios do tipo B.

6) Aos navios do tipo B que, em situação de categoria 1, dispuserem de escotilhas dotadas de coberturas em conformidade com as disposições da regra 15, à excepção das do parágrafo 7) desta regra, serão atribuídos bordos livres com base nos valores estipulados na tabela B da regra 28, aumentados dos valores indicados na tabela seguinte:

Aumento do bordo livre, em relação ao bordo livre tabular, para os navios do tipo B cujas coberturas das escotilhas não satisfazem às disposições do parágrafo 7) da regra 15 ou da regra 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 aumento do bordo livre dos navios com comprimento superior a 200 m será fixado pela Administração.

7) Aos navios do tipo B que em situação de categoria 1 tenham escotilhas dotadas de coberturas em conformidade com as disposições do parágrafo 7) da regra 15 ou da regra 16, salvo disposições em contrário dos pará-

grafos 8) a 13), inclusive, da presente regra, serão atribuídos os bordos livres indicados na tabela B da regra 28.

8) Aos navios do tipo B de comprimento superior a 100 m poderão ser atribuídos bordos livres inferiores

aos estipulados no parágrafo 7) desta regra, desde que, tendo em conta a redução concedida, a Administração considere que:

- a) As medidas adoptadas para a protecção da tripulação são satisfatórias;
- b) Os meios de descarga da água são adequados;
- c) As escotilhas inseridas nas categorias 1 e 2 satisfazem às disposições da regra 16 e possuem resistência adequada, devendo ser dispensada especial atenção aos dispositivos adoptados para vedação e fixação; e
- d) O navio, quando carregado nos termos do parágrafo 11), terá de suportar o alagamento de qualquer compartimento ou compartimentos, com uma permeabilidade suposta de 0,95, em consequência das hipotéticas avarias especificadas no parágrafo 12), e permanecer a flutuar em estado de equilíbrio satisfatório, como estipulado no parágrafo 13). Num navio deste tipo, de comprimento superior a 150 m, a casa das máquinas será considerada como compartimento alagável, com uma permeabilidade de 0,85.

9) Para calcular o bordo livre dos navios do tipo B que satisfaçam às disposições dos parágrafos 8), 11), 12) e 13) desta regra, os valores da tabela B da regra 28 não sofrerão redução superior a 60% da diferença verificada entre os valores indicados nas tabelas B e A para os correspondentes comprimentos dos navios.

10):

- a) A redução de bordo livre tabular permitida nos termos do parágrafo 9) poderá ser aumentada até à diferença total existente entre os valores da tabela A e da tabela B da regra 28, desde que o navio cumpra as disposições seguintes:
 - i) Da regra 26, salvo no que respeita ao parágrafo 4), como se se tratasse de um navio do tipo A;
 - ii) Dos parágrafos 8), 11) e 13) da presente regra; e
 - iii) Do parágrafo 12) da presente regra, desde que, por todo o comprimento do navio, se suponha uma avaria em qualquer antepara transversal que origine a inundação, em simultâneo, de dois compartimentos adjacentes dispostos no sentido longitudinal, salvo se essa avaria não afectar as anteparas limites da casa das máquinas;

- b) Num navio deste tipo, de comprimento superior a 150 m, a casa das máquinas será considerada como compartimento alagável com uma permeabilidade de 0,85.

Condição inicial de carga

11) A condição inicial de carga antes do alagamento será determinada do seguinte modo:

- a) O navio é carregado até à sua linha de flutuação de Verão, supondo-se a linha da quilha na horizontal.
- b) Para calcular a altura do centro de gravidade, aplicam-se os seguintes princípios:
 - i) A sua carga é homogénea;
 - ii) Todos os compartimentos de carga, à excepção dos mencionados na alínea iii), mas incluindo

os compartimentos destinados a ficar parcialmente cheios, serão considerados totalmente cheios, excepto no caso de cargas líquidas, em que cada compartimento será considerado 98% cheio;

- iii) Se o navio navegar carregado à sua marca de Verão, com compartimentos vazios, estes serão considerados vazios caso a altura do centro de gravidade assim calculada não seja inferior à calculada nos termos da alínea ii);
- iv) Cada um dos tanques e espaços destinados a líquidos e produtos de consumo poderá dispor de 50% das suas capacidades. É suposto que, para cada tipo de líquido, pelo menos, um par de tanques transversais ou um só tanque central disponha da maior superfície livre possível e que o tanque ou a combinação de tanques considerados sejam aqueles onde o efeito das superfícies livres é maior. Em cada um desses tanques o centro de gravidade do conteúdo será calculado passando pelo centro do volume do tanque. Os restantes tanques considerar-se-ão completamente vazios ou completamente cheios e a distribuição dos líquidos pelos tanques será efectuada de modo que se obtenha a altura máxima possível acima da quilha para o centro de gravidade;
- v) Considerar-se-á o efeito máximo de superfície livre líquida num ângulo de inclinação não superior a 5º em cada compartimento que contenha líquidos, de acordo com a alínea ii), excepto nos compartimentos que contenham líquidos para consumo, como determinado pela alínea iv).
- vi) Os pesos serão calculados com base nos seguintes valores para pesos específicos:

Água salgada — 1,025;
 Água doce — 1,000;
 Combustível líquido (fuel) — 0,950;
 Óleo diesel — 0,900;
 Óleo lubrificante — 0,900.

Hipóteses de avaria

12) Na caracterização da avaria hipotética, adoptam-se os seguintes princípios:

- a) A extensão vertical da avaria é, em todos os casos, considerada a partir da linha de base para cima, sem limites;
- b) A extensão transversal da avaria será igual ao menor dos valores B/5 ou 11,5 m, medida desde a face interior do costado e perpendicularmente ao eixo longitudinal do navio, no plano de flutuação da linha de carga de Verão;
- c) Se uma avaria de menor extensão que a indicada nas alíneas a) e b) originar situações de maior gravidade, esta avaria será a adoptada;
- d) Salvo disposição em contrário prevista pela alínea a) do parágrafo 10), o alagamento será limitado a um só compartimento situado entre anteparas transversais adjacentes, na condição de que o limite longitudinal interior do compartimento não se localize dentro da extensão transversal da suposta avaria. As anteparas transver-

sais que limitam os tanques laterais e não se estendem a toda a boca do navio não se consideram com avaria se tiverem um comprimento superior à extensão transversal da avaria considerada na alínea b).

Se uma antepara transversal formar ressaltos ou recessos de comprimento até 3 m, situados dentro da extensão transversal da avaria suposta nos termos da alínea b), a mesma considera-se intacta e os compartimentos adjacentes poderão ser alagados isoladamente. Contudo, se dentro da extensão transversal da avaria considerada existir um degrau ou um recesso com mais de 3 m de comprimento numa antepara transversal, os dois compartimentos adjacentes a essa mesma antepara serão considerados alagados. O ressalto formado pela antepara e pela parte superior do tanque do pique de ré não será considerado como degrau para efeitos da presente regra;

- e) Se se verificar que uma antepara transversal principal situada dentro da extensão transversal da avaria suposta tem ressaltos com mais de 3 m numa zona de tanques de duplo fundo ou de tanques laterais do costado adjacentes a essa parte da antepara, os mesmos serão considerados alagados simultaneamente. Se o tanque lateral do costado tiver aberturas para um ou vários porões, tais como aberturas para a carga de grão, esse porão ou porões serão considerados alagados simultaneamente. De igual modo, num navio projectado para o transporte de cargas líquidas, se um tanque lateral do costado tiver aberturas para compartimentos adjacentes, tais compartimentos serão considerados vazios e alagados simultaneamente. Aplicam-se estas disposições mesmo que essas aberturas sejam dotadas de dispositivos de fecho, salvo no caso em que estejam instaladas válvulas de corredeira nas anteparas situadas entre os tanques e tais válvulas sejam accionadas do convés. As portas de visita com os pernes próximos entre si consideram-se equivalentes a uma antepara sem orifícios, salvo quando existam aberturas nos tanques laterais superiores, que lhes permitam comunicar com os porões;
- f) Estando previsto o alagamento de dois compartimentos adjacentes dispostos em sentido longitudinal, a distância mínima que separa as anteparas transversais principais estanques será de $\frac{1}{3} L^{2/3}$ ou de 14,5 m, no caso de este valor ser menor, para que se considere eficaz. Se a distância entre as anteparas transversais for menor, considerar-se-á que uma ou mais dessas anteparas são inexistentes, de forma a conseguir-se um espaçamento mínimo entre as anteparas.

Condições de equilíbrio

13) Depois do alagamento, a condição de equilíbrio considera-se satisfatória se:

- a) Tendo em conta o aumento da imersão, o adornamento e o caimento, a linha de flutuação final ficar abaixo da borda inferior de qualquer abertura que permita o alagamento progressivo descendente. Nessas aberturas incluem-se os

respiradouros, os ventiladores e as aberturas fechadas com portas estanques à intempérie (mesmo que cumpram com o disposto na regra 12) ou tampas de escotilha [mesmo que cumpram com o disposto na regra 16 ou no parágrafo 4) da regra 19], podendo excluir-se as aberturas que se fecham com portas de visita e os agulheiros rentes ao pavimento (de acordo com o disposto na regra 18), as tampas das escotilhas de carga do tipo descrito no parágrafo 2) da regra 27, as portas de corredeira estanques comandadas à distância e as vigias fixas (que cumpram com o disposto na regra 23). Contudo, as portas que separam a casa das máquinas principal do compartimento da máquina do leme podem ser portas estanques de charneira com fecho rápido, que permaneçam fechadas no mar, quando não utilizadas, desde que a soleira inferior das portas esteja acima da linha de flutuação correspondente à carga de Verão;

- b) Existindo encanamentos, condutas ou túneis dentro da extensão da avaria suposta na alínea b) do parágrafo 12), forem tomadas medidas tendentes a impedir que, através dos mesmos, se verifique um alagamento progressivo a compartimentos distintos daqueles a serem supostamente alagados para efeitos dos cálculos efectuados relativamente a cada avaria;
- c) O ângulo de adornamento resultante de um alagamento assimétrico não exceder 15°. Poderá admitir-se um ângulo de inclinação até 17° se nenhuma parte do convés imergir;
- d) A altura metacêntrica for positiva quando do alagamento;
- e) Imergir qualquer parte do convés situada fora do compartimento supostamente alagado, num determinado caso de avaria, ou, se em qualquer outro caso, existirem dúvidas quanto à margem de estabilidade verificada após o alagamento, a estabilidade residual terá de ser analisada. Esta poderá ser suficiente se a curva dos braços endireitantes tiver uma amplitude mínima de 20° a partir da posição de equilíbrio e se dentro dessa amplitude o braço endireitante máximo for, pelo menos, de 0,1 m. A área abaixo da curva dos braços endireitantes dentro dessa amplitude não será inferior a 0,0175 m.rad. A Administração tomará em consideração o risco potencial que representam as aberturas protegidas e não protegidas, que possam ficar temporariamente imersas dentro dos limites da estabilidade residual;
- f) A Administração considerar suficiente a estabilidade nas etapas intermédias do alagamento.

Navios sem meios de propulsão própria

14) A um batelão, barçaça ou outros navios desprovidos de meios de propulsão própria será atribuído um bordo livre em conformidade com o disposto nas presentes regras. Às barçaças que se encontrem nas condições impostas pelos parágrafos 2) e 3) podem ser atribuídos bordos livres do tipo A:

- a) A Administração deverá examinar, em especial, a estabilidade das barçaças que transportem carga no convés exposto. As cargas estivadas no convés só poderão ser transportadas em bar-

caças às quais seja atribuído o bordo livre do tipo B;

- b) Contudo, o disposto na regra 25, nos parágrafos 2) e 3) da regra 26 e na regra 39 não se aplica a barcaças não tripuladas;
- c) As barcaças não tripuladas, as quais, no convés de bordo livre, apenas possuam pequenas aberturas de acesso fechadas por tampas providas de juntas estanques à água, em aço ou de outro material equivalente, poderá ser atribuído um bordo livre inferior em 25% aos que são calculados em conformidade com as presentes regras.»

Regra 37

Deduções para superestruturas e troncos

No parágrafo 2), relativamente à nota patente sob as tabelas para os navios do tipo A e do tipo B, as palavras «e troncos» são intercaladas a seguir à palavra «superestruturas».

Regra 38

Tosado

No parágrafo 12), na definição de «y», as palavras «extremidade da linha do tosado» são substituídas por «na perpendicular de vante ou de ré».

Regra 40

Bordos livres mínimos

Na primeira frase do parágrafo 4) as palavras «parágrafo 1)» são substituídas por «parágrafo 3)».

CAPÍTULO IV

Disposições especiais para navios com bordo livre para transporte de madeira no convés

Regra 44

Estiva

O texto existente é substituído pelo seguinte:

«Generalidades

1) As aberturas no convés exposto, sobre as quais a carga é estivada, serão convenientemente fechadas e trancadas.

Os ventiladores e respiradouros deverão ser protegidos de modo eficiente.

2) As cargas de madeira no convés deverão estender-se, pelo menos, por todo o comprimento disponível, isto é, pelo comprimento total do poço ou poços existentes entre as superestruturas.

Se não houver superestrutura na extremidade de ré, a carga de madeira deverá alongar-se, pelo menos, até à extremidade de ré da escotilha mais a ré.

A carga de madeira no convés deverá estender-se transversalmente o mais possível até à borda do navio, deixando o espaço necessário para obstáculos, tais como balaustradas, escoras de borda falsa, prumos, acesso de pilotos, etc., na condição de que qualquer espaço formado à borda do navio não exceda, em média, 4% da boca. A madeira será estivada, tão solidamente

quanto possível, até, pelo menos, à altura normal de uma superestrutura que não seja um salto de popa.

3) No caso de navios que navegam no Inverno, numa zona periódica de Inverno, a altura da carga de madeira no convés exposto não deverá exceder um terço da boca máxima do navio.

4) O carregamento de madeira no convés será estivado de modo compacto, devidamente peado e seguro. Não deverá interferir, de modo algum, com a navegação ou com o serviço do navio.

Prumos

5) Os prumos, se exigidos pela natureza da madeira transportada, terão resistência apropriada, tendo em consideração a boca do navio; a resistência dos prumos não deverá exceder a da borda falsa e o intervalo entre eles estará de harmonia com o comprimento e natureza da madeira transportada, não devendo exceder 3 m. Deverão existir cantoneiras fortes, suportes metálicos ou quaisquer outros dispositivos igualmente resistentes para imobilizar os prumos nas suas posições.

Peias

6) A carga de madeira no convés será amarrada, com segurança, em todo o seu comprimento, por um sistema de peias aprovado pela Administração para a natureza da madeira transportada.

Estabilidade

7) Será prevista uma margem segura de estabilidade para todas as condições de carga da viagem, tendo em conta aumentos de peso como os resultantes da absorção de água pela carga ou da formação de gelo, se for o caso, bem como perdas de peso provenientes do consumo de combustível e de provisões (*).

Protecção da tripulação.

Acesso a espaços das máquinas, etc.

8) Além dos requisitos do parágrafo 5) da regra 25, serão instalados, de cada lado da carga do convés, balaustradas ou vergueiros intervalados verticalmente não mais de 350 mm até à altura de, pelo menos, 1 m acima da carga.

Adicionalmente, será instalado um vergueiro, de preferência em cabo de aço bem esticado, com tensor acoplado, o mais perto possível do plano de mediania do navio. Os balaústres e vergueiros das balaustradas estarão devidamente espaçados de modo que não seja excessivo o seio dos cabos. Se a carga for de configuração irregular, deverá ser colocado um passadiço convenientemente seguro com, pelo menos, 600 mm de largura sobre essa carga, por baixo ou ao lado do vergueiro do plano de mediania.

9) Quando o disposto no parágrafo 8) não puder ser aplicado, empregar-se-ão os meios alternativos que a Administração entender por adequados.

Aparelhagem de governo do navio

10) A aparelhagem de governo do navio deverá estar, eficazmente, protegida de qualquer avaria ocasionada pelo carregamento e, tanto quanto possível, estar acessível. Na eventualidade de avaria no sistema principal de governo deverá existir um meio eficiente alternativo ao governo do navio.

(* Referência ao Código Prático de Segurança para os Navios de Transporte de Madeira no Convés, originalmente adoptado pela

IMO, como Resolução A.287 (VIII), e, posteriormente, emendada pelo Comité de Segurança Marítima, na sua 39.ª sessão.»

Regra 45

Cálculo do bordo livre

No parágrafo 5) o ponto final é substituído por uma vírgula, seguida das seguintes palavras: «ou de acordo com o parágrafo 8) da regra 40, com base na imersão de Verão para o transporte de madeira, medido desde a face superior da quilha até à linha de carga de Verão para o transporte de madeira no convés».

ANEXO II

Zonas, áreas e regiões periódicas

Regra 46

Zonas e regiões periódicas de Inverno no hemisfério norte

A última frase da alínea *b*) do parágrafo 1) é substituída pela seguinte:

«São excluídas desta zona a zona periódica de Inverno I do Atlântico Norte, a zona periódica de Inverno do Atlântico Norte e a parte do mar Báltico limitada pelo paralelo correspondente à latitude do Skaw no Skegerrak. As ilhas Shetland consideram-se situadas no limite das zonas periódicas de Inverno I e II do Atlântico Norte.

Período das estações:

Inverno: 1 de Novembro a 31 de Março;
Verão: 1 de Abril a 31 de Outubro.»

Regra 47

Zona periódica de Inverno no hemisfério sul

No final do parágrafo, as palavras «até à costa ocidental do continente americano» são substituídas por «até ao ponto de latitude 33° S. e longitude 79° W.; a loxodromia até ao ponto de latitude 41° S. e longitude 75° W.; a loxodromia até ao farol de Punta Corona na ilha de Chiloé, latitude 41° 47' S. e longitude 73° 53' W. as costas setentrional, oriental e meridional da ilha de Chiloé até ao ponto de latitude 43° 20' S. e longitude 74° 20' W.; o meridiano de longitude 74° 20' W. até ao paralelo de latitude 45° 45' S., incluindo a zona interior dos canais de Chiloé desde o meridiano 74° 20' W. para este».

Regra 48

Zona tropical

No final do primeiro subparágrafo do parágrafo 2), as palavras «a loxodromia até à costa ocidental do continente americano no ponto de latitude 30° S.» são substituídas por «a loxodromia até ao ponto de latitude 32° 47' S. e longitude 72° W.; o paralelo de latitude 32° 47' S. até à costa ocidental da América do Sul».

No segundo subparágrafo do mesmo parágrafo, a palavra «Coquimbo» é substituída pela palavra «Valparaíso».

Regra 49

Regiões periódicas tropicais

Na alínea *b*) do parágrafo 4), as palavras «até ao meridiano 120° E. e este meridiano até à costa da Austrália» devem ser substituídas por «até à longitude 114° E. e este meridiano até à costa da Austrália».

Carta das zonas e das regiões periódicas

As palavras «zona periódica de Inverno», onde se indica a área ao longo da costa oriental dos Estados Unidos, devem ser substituídas por «região periódica de Inverno».

Nota. — A primeira parte destas emendas não altera o texto em língua portuguesa.

Em todas as partes do mapa a expressão «zona periódica tropical» é substituída por «região periódica tropical».

Na nota a palavra «ocidental» é substituída pela palavra «oriental».

O limite da região periódica tropical da costa da Austrália é deslocado da longitude 120° E. para a longitude 114° E.

É suprimida a linha limite meridional da zona de Verão do hemisfério sul situada a este do ponto de latitude 33° S. e longitude 79° W. até à costa ocidental do continente americano. É traçada uma loxodromia desde o ponto de latitude 33° S. e longitude 79° W. até ao ponto de latitude 41° S. e longitude 75° W.; daí é traçada uma loxodromia até ao farol de Punta Corona na ilha de Chiloé, no ponto de latitude 41° 47' S. e longitude 73° 53' S. A partir deste ponto são marcadas as costas norte, este e sul da ilha de Chiloé até ao ponto limite de latitude 43° 20' S. e longitude 74° 20' W.; daí, o meridiano de longitude 74° 20' W. até ao paralelo de latitude 45° 45' S. e deste até à costa ocidental da América do Sul.

É suprimida do limite meridional da zona tropical a loxodromia desde o ponto de latitude 26° S. e longitude 75° W. até à costa ocidental da América do Sul, na latitude de 30° S. Traçar uma loxodromia desde o ponto de latitude 26° S. e longitude 75° W. até ao ponto de latitude 32° 47' S. e longitude 72° W. e daí o paralelo de latitude 32° 47' S. até à costa ocidental da América do Sul.

ANEXO III

Certificados

Substituir os modelos actuais do certificado internacional das linhas de carga, 1966, e o certificado internacional de isenção das linhas de carga pelo seguinte:

«Modelo do certificado internacional das linhas de carga

CERTIFICADO INTERNACIONAL DAS LINHAS DE CARGA

(Selo oficial)

(Estado)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, modificada pelo

seu Protocolo de 1988, sob a autoridade do Governo de

_____ (nome do Estado)

por

_____ (pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio ⁽¹⁾:

- Nome do navio ...
- Distintivo do navio em número ou letras ...
- Porto de registo ...
- Comprimento (C) medido de acordo com o parágrafo 8) do artigo 2 (em metros) ...
- Número IMO ⁽²⁾ ...
- Bordo livre atribuído a ⁽³⁾:

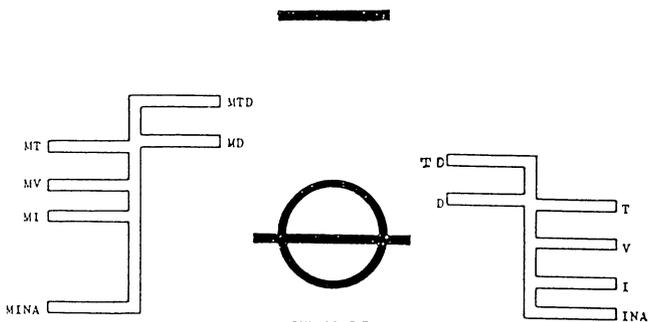
- Navio novo;
- Navio existente.

Tipo de navio:

- Tipo A;
- Tipo B;
- Tipo B com bordo livre reduzido;
- Tipo B com bordo livre aumentado.

Bordo livre medido a partir da linha do pavimento de bordo livre ⁽⁴⁾	Linhas de carga ⁽⁴⁾
Tropical ... mm (T) .....	... mm acima (V).
Verão ... mm (V)	O traço superior da faixa que passa pelo centro do disco.
Inverno ... mm (I) .....	... mm abaixo (V).
Inverno no Norte do Atlântico ... mm (INA) .....	... mm abaixo (V).
Transporte de madeira tropical ... mm (MT) .....	... mm acima (MV).
Transporte de madeira de Verão ... mm (MV) .....	... mm acima (V).
Transporte de madeira de Inverno ... mm (MI) .....	... mm abaixo (MV).
Madeira de Inverno no Norte do Atlântico ... mm (MINA) .....	... mm abaixo (MV).

Dedução para todos os bordos livres em água doce, com excepção do bordo livre para o transporte de madeira...mm. Para os bordos livres para transporte de madeira...mm.



O limite superior da «linha de pavimento» a partir do qual são medidos os bordos livres está a ... mm da intersecção do prolongamento da superfície superior do pavimento com a superfície exterior do costado.

Certifica-se:

1 — Que o navio foi vistoriado de acordo com os requisitos do artigo 14 da Convenção.

2 — Que esta vistoria permitiu constatar que os bordos livres e as linhas de carga acima indicadas foram marcados de acordo com as disposições da Convenção.

O presente certificado é válido até ... ⁽⁵⁾ sujeito às vistorias anuais previstas na alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção.

Emitido em ... (local da emissão do certificado).
 ... (data da emissão).
 ... (assinatura do funcionário autorizado a emitir o certificado).

(Selo da autoridade que emite o certificado)

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 porto de partida e o mar.

2 — Quando o navio se move em água doce, de densidade igual à unidade, a linha de carga apropriada pode estar submersa a uma profundidade correspondente à correcção supra-indicada. Se a densidade da água for diferente da unidade, a correcção será proporcional à diferença entre 1,025 e a densidade real.

⁽¹⁾ Em alternativa, as características do navio podem ser apresentadas horizontalmente, sob forma de quadro.

⁽²⁾ De acordo com a Resolução A. 600 (15), «Esquema numérico da IMO de identificação do navio», esta informação é facultativa.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁴⁾ Não necessitam de ser registados no certificado os bordos livres e as linhas de carga que não se aplicam ao navio. A subdivisão de «Linhas de carga» poderá ou não ser incluída no certificado.

⁽⁵⁾ Indicar a data de validade fixada pela Administração, em conformidade com o parágrafo 1) do artigo 19 da Convenção. O dia e o mês desta data correspondente à data de aniversário tal como definida no parágrafo 9) do artigo 2 da Convenção, salvo se emendada de acordo com o parágrafo 8) do artigo 19 da mesma.

Confirmação de vistorias anuais

Certifica-se que a vistoria anual prevista pela alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz inteiramente às disposições da Convenção.

Vistoria anual:

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).
 Local ...
 Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).
 Local ...
 Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).
 Local ...
 Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:

Assinado . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual efectuada de acordo com a alínea c)
do parágrafo 8) do artigo 19

Certifica-se que a vistoria anual efectuada de acordo
com a alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19 da Con-
venção permitiu verificar que o navio satisfaz às dis-
posições da Convenção.

Assinado . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Confirmação da prorrogação de um certificado válido por um
período inferior a cinco anos, no caso de aplicação do pará-
grafo 3) do artigo 19.

O navio satisfaz inteiramente às disposições da Con-
venção, sendo o presente certificado válido, de acordo
com o parágrafo 3) do artigo 19 da Convenção, até
. . .

Assinado . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Confirmação da realização da vistoria de renovação,
nos termos do parágrafo 4) do artigo 19

O navio satisfaz às disposições pertinentes da Con-
venção, sendo o presente certificado válido, de acordo
com o parágrafo 4) do artigo 19, até . . .

Assinado . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Confirmação da prorrogação da validade do Certificado até que
o navio chegue ao porto de vistoria ou por um período concedido
no caso de aplicação dos parágrafos 5) ou 6) do artigo 19.

De acordo com o parágrafo 5)/6) ⁽¹⁾ do artigo 19
da Convenção, o presente certificado é válido até . . .

Assinado . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

Confirmação da antecipação da data de aniversário no caso
de aplicação do parágrafo 8) do artigo 19

De acordo com o parágrafo 8) do artigo 19 da Con-
venção, a nova data de aniversário é a seguinte . . .

Assinado . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

De acordo com o parágrafo 8) do artigo 19 da Con-
venção, a nova data de aniversário é a seguinte . . .

Assinatura . . . (assinatura do funcionário autorizado).
Local . . .
Data . . .

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Modelo do certificado internacional de isenção das linhas de carga

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE ISENÇÃO
DAS LINHAS DE CARGA

(Selo oficial)

(Estado)

Emitido nos termos da Convenção Internacional das
Linhas de Carga, 1966, modificada pelo seu Protocolo
de 1988, sob a autoridade do Governo de

(nome do Estado)

por

(pessoa ou organismo autorizado)

Características do navio ⁽¹⁾:

Nome do navio . . .

Distintivo do navio em números ou letras . . .

Porto de registo . . .

Comprimento (C) medido de acordo com o pará-
grafo 8) do artigo 2 (em metros) . . .

Número IMO ⁽²⁾ . . .

Serve o presente para certificar:

Que o navio acima mencionado está isento, por apli-
cação do parágrafo 2)/4) ⁽³⁾ do artigo 6 da Convenção
acima referida, das disposições da mesma.

As disposições da Convenção de que está isento o
navio, nos termos do parágrafo 2) do artigo 6, são as
seguintes: . . .

A viagem para a qual a isenção foi concedida, nos
termos do parágrafo 4) do artigo 6, é a seguinte:

De: . . .

Para: . . .

Condições eventuais às quais está subordinada a isen-
ção concedida nos termos do parágrafo 2) ou do pará-
grafo 4) do artigo 6: . . .

O presente certificado é válido até . . . ⁽⁴⁾, sob reserva
das vistorias anuais previstas na alínea c) do parágrafo 1)
do artigo 14 da Convenção.

Emitido em . . . (local de emissão do certificado).
. . . (data).

. . . (assinatura do funcionário autorizado a emitir
o certificado).

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

⁽¹⁾ Em alternativa, as características do navio podem ser apre-
sentadas horizontalmente sob forma de quadro.

⁽²⁾ De acordo com a Resolução A. 600 (15), «Esquema de iden-
tificação do navio», esta informação é facultativa.

⁽³⁾ Riscar o que não interessa.

⁽⁴⁾ Inserir a data de validade fixada pela Administração, de acordo
com o parágrafo 10) do artigo 19 da Convenção. O dia e o mês
desta data correspondem à data de aniversário, conforme o pará-
grafo 9) do artigo 2 da Convenção, salvo se a mesma for emendada
em conformidade com o parágrafo 8) do artigo 9 da Convenção.

Confirmação de vistorias anuais

Certifica-se que a vistoria anual exigida pela alínea c) do parágrafo 1) do artigo 14 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz às condições necessárias para concessão desta isenção.

Vistoria anual:

Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Data ...

Local ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:

Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:

Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual:

Assinatura ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Vistoria anual efectuada em conformidade com a alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19

Certifica-se que a vistoria anual exigida nos termos da alínea c) do parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção permitiu verificar que o navio satisfaz inteiramente às disposições da Convenção.

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Confirmação da prorrogação do prazo de validade de um certificado válido por um período inferior a cinco anos, por aplicação do parágrafo 3) do artigo 19.

O navio obedece inteiramente aos requisitos da Convenção, pelo que este certificado será válido, nos termos do parágrafo 3) do artigo 19, até ...

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Confirmação da conclusão de uma vistoria de renovação por aplicação do parágrafo 4) do artigo 19 da Convenção

O navio obedece inteiramente aos requisitos da Convenção, pelo que este certificado será válido, nos termos do parágrafo 4) do artigo 19, até ...

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Confirmação da prorrogação do prazo de validade do certificado até o navio atingir o porto de vistoria ou por um período a conceder nos termos dos parágrafos 5) ou 6) do artigo 19.

De acordo com o parágrafo 5)/6) ⁽¹⁾ do artigo 19 da Convenção, o presente certificado é válido até ...

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Data ...

Local ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

Confirmação da antecipação da data de aniversário por aplicação do parágrafo 8) do artigo 19

Em conformidade com o parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção, a nova data de aniversário é a seguinte:
...

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

Em conformidade com o parágrafo 8) do artigo 19 da Convenção, a nova data de aniversário é a seguinte:
...

Assinado ... (assinatura do funcionário autorizado).

Local ...

Data ...

(Selo ou carimbo, conforme o caso, da autoridade)

