

# МЕЖДУНАРОДНА КОНВЕНЦИЯ за товарните водолинии - 1966 г.

Ратифицирана с Указ № 960 от 1968 г. на Държавния съвет - ДВ, бр. 94 от 3.12.1968 г. Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията, обн., ДВ, бр. 81 от 12.09.2003 г., в сила от 30.03.1969 г., (\*) изм. и доп., бр. 96 от 20.11.2018 г.

(\*) ИЗМЕНЕНИЯ към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г. (Обн., ДВ, бр. 96 от 2018 г., в сила от 3.02.2010 г.)

(\*) ИЗМЕНЕНИЯ към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г. (Обн., ДВ, бр. 96 от 2018 г., в сила от 28.02.2018 г.)

(\*) ИЗМЕНЕНИЯ към Международната конвенция за товарните водолинии – 1966 г. (Обн., ДВ, бр. 96 от 2018 г., в сила от 28.02.2018 г.)

Договарящите правителства,

желаейки да установят единни принципи и правила, отнасящи се до пределното натоварване на корабите, извършващи международно плаване, което би спомогнало за подобряване опазването на човешкия живот и имуществото на море;

считайки, че най-добрият начин за постигане на тази цел е сключването на конвенция,

се споразумяха, както следва:

## Член 1

Общи задължения по конвенцията

(1) Договарящите правителства се задължават да осъществят разпоредбите на тази конвенция и приложенията към нея, които са неразделна част от конвенцията. Всяко позоваване на тази конвенция означава едновременно позоваване на тези приложения.

(2) Договарящите правителства вземат всички мерки, които могат да бъдат необходими за осъществяване прилагането на разпоредбите на тази конвенция.

## Член 2

Определения

За целите на тази конвенция, освен ако изрично не е предвидено друго:

(1) Правила означава правилата, приложени към тази конвенция.

(2) Администрация означава Правителството на държавата, под знамето на която плава кораб.

(3) Одобрено означава одобрено от Администрацията.

(4) Международен рейс означава плаване по море от държава, за която тази конвенция се прилага, до пристанище, разположено отвъд границите на тази държава, или обратно. За тази цел всяка територия, за външните отношения с която договарящото правителство носи отговорност или за която Организацията на обединените нации е управляваща власт, се разглежда като отделна държава.

(5) Риболовен кораб означава кораб, използван за ловене на риба, китове, тюлени, моржове или други живи ресурси на морето.

(6) Нов кораб означава кораб, килът на който е заложен в деня или след деня, в който е влязла в сила тази конвенция за всяко договарящо правителство.

(7) Съществуващ кораб означава кораб, който не е нов кораб.

(8) Дължина означава дължината, равна на 96 % от пълната дължина на кораба по водолинията, прекарана на височина 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена над горната страна на хоризонталния кил, или дължината, измерена по същата водолиния от предната външна страна на вълнореза до оста на балера на кърмилото, ако тази дължина е по-голяма. На кораби, проектирани с диферент, водолинията, по която се измерва дължината, трябва да бъде успоредна на проектната товарна водолиния.

### **Член 3**

#### Общи положения

(1) Кораб, за който се прилага тази конвенция, не може да извършва международно плаване след влизането в сила на конвенцията, ако не му е извършен преглед, ако няма означения и не му е издадено Международно свидетелство за товарните водолинии (1966) или когато е необходимо, Международно свидетелство за освобождаване съгласно условията на тази конвенция.

(2) Никоя от разпоредбите в тази конвенция не забранява на Администрацията да определя по-голям надводен борд от минималния, установен в съответствие с приложение I.

### **Член 4**

#### Прилагане

(1) Тази конвенция се прилага за корабите:

(a) регистрирани в страни, правителствата на които са договарящи правителства;

(b) регистрирани в територии, за които тази конвенция действа в съответствие с член 32; и

(c) нерегистрирани, но плаващи под знамето на държава, правителството на която е договарящо правителство.

(2) Тази конвенция се прилага за корабите, извършващи международни плавания.

(3) Правилата, съдържащи се в приложение I, се прилагат специално за новите кораби.

(4) Съществуващите кораби, които не отговарят напълно на изискванията на правилата, съдържащи се в приложение I, или на която и да е тяхна част, трябва да отговарят най-малко на съответните изисквания, които Администрацията е прилагала на кораби, извършващи международни плавания до влизането в сила на тази конвенция. На такива кораби в никакъв случай не може да се изисква увеличаване на надводния борд. Съществуващите кораби трябва да отговарят на всички изисквания на тази конвенция, за да получат съответно намаляване на височината на надводния борд в сравнение с тази, която по-рано им е била определена.

(5) Правилата, съдържащи се в приложение II, се прилагат към нови и съществуващи кораби, определени с разпоредбите на тази конвенция.

## Член 5

### Изключения

(1) Тази конвенция не се прилага:

- (a) за военни кораби;
- (b) за нови кораби с дължина, по-малка от 24 м (79 фута);
- (c) за съществуващи кораби с обща вместимост, по-малка от 150 бруто тона;
- (d) за яхти за разходка, които не се занимават с търговски превози;
- (e) за риболовни кораби.

(2) Никак от разпоредбите на тази конвенция не се прилага за кораби, плаващи изключително по:

- (a) Големите езера на Северна Америка и по р. Св. Лаврентий в границите, очертани на изток от правата линия, прекарана от нос Розие до нос Вест Пойнт на о-в Антикости, и правата линия, прекарана от о-в Антикости в северна посока по меридиана 63° западна дължина;
- (b) Каспийско море;
- (c) реките Ла Плата, Парана и Уругвай, в границите, очертани на изток от правата линия, прекарана между Пунта Норте (Аржентина) и Пунта дел Есте (Уругвай).

## Член 6

### Освобождаване

(1) Корабите, когато извършват международни рейсове между близки пристанища на две или повече държави, могат да бъдат освободени от Администрацията от изискванията на тази конвенция, докато извършват такива плавания, ако правителствата на държавите, в които са разположени тези пристанища, признаят, че поради безопасния характер или условия за такива плавания между посочените пристанища прилагането на изискванията на тази конвенция за корабите, извършващи такива плавания, е неразумно и непрактично.

(2) Администрацията може да освободи всеки кораб с конструктивни особености от нов тип от всяка разпоредба на тази конвенция, прилагането на която би могло сериозно да затрудни изследванията на конструктивните новости и тяхното приложение на кораби, извършващи международни плавания. Такъв кораб обаче трябва да отговаря на изискванията за безопасност, които по мнението на Администрацията са достатъчни за извършване на плаването, за което корабът е предназначен. Тези изисквания трябва да осигуряват неговата пълна безопасност, а също и трябва да бъдат приемливи за правителствата на държавите, пристанищата на които ще бъдат посещавани от кораба.

(3) Администрацията, разрешаваща освобождаване съгласно алинеи 1 и 2 на този член, уведомява Междуправителствената морска консултативна организация (по-нататък наричана "Организация") за такова освобождаване и причините, които са го наложили, които Организацията изпраща за сведение на другите договарящи правителства.

(4) Кораб, който по принцип не извършва задгранични плавания, но на който по изключителни обстоятелства се налага да извърши международен рейс по изключение, може да бъде освободен от Администрацията от изпълнението на което и да е изискване на тази конвенция при условие, че той отговаря на изискванията за безопасност, които по мнението на Администрацията са достатъчни, за да предприеме корабът такъв рейс.

## Член 7

### Случай на непреодолима сила

(1) Кораб, който при отплаването си за какъвто и да е рейс не попада под действието на изискванията на тази конвенция, не се задължава да изпълнява тия условия в случай на отклонение от предвидения рейс поради настъпили тежки метеорологични условия или какъвто и да е друг случай на непреодолима сила.

(2) При прилагане разпоредбите на тази конвенция договарящите правителства трябва да имат предвид всяко отклонение или закъснение на кораба, предизвикано от настъпили лоши природни условия или какъвто и да е друг случай на непреодолима сила.

## **Член 8**

### **Равностойни замени**

(1) Администрацията може да разреши монтиране на кораба на съоръжения, материали, устройства и уреди или да предприеме мероприятия, отличаващи се от предвидените в тази конвенция, ако се увери чрез изпитването им или по друг начин, че такива съоръжения, материали, устройства и уреди или предвидени разпоредби са не по-малко ефективни от предвидените в конвенцията.

(2) Администрацията, която разрешава монтирането на съоръжения, материали, устройства и уреди или предвижда разпоредби, отличаващи се от предвидените в тази конвенция, трябва да изпрати в Организацията данни за тия замени заедно с резултатите от проведените изпитвания за разпращане на договарящите правителства.

## **Член 9**

### **Одобряване на експериментиране**

(1) Нищо в тази конвенция не възпрепятства Администрацията да одобрява специални предписания за експериментиране по отношение на кораб, за който се отнася конвенцията.

(2) Администрацията, разрешаваща подобни предписания, трябва да изпрати в Организацията данни за тях, за да бъдат разпратени на договарящите правителства.

## **Член 10**

### **Ремонт, пресъоръжаване и модификация**

(1) Кораб, който се подлага на ремонт, пресъоръжаване или модификация и на който във връзка с това се монтират съоръжения, трябва да отговаря най-малко на приетите по-рано за кораба изисквания. В такъв случай изискванията към съществуващия кораб по правило не трябва да се отличават от изискванията към нов кораб в степен, по-голяма от тази преди ремонта.

(2) Ремонтът, пресъоръжаването и модификацията на кораба от по-мощен характер и свързаното с тях монтиране трябва да отговарят на изискванията за нов кораб в такава степен, в каквата Администрацията счита за разумно и целесъобразно.

## **Член 11**

### **Зони и райони**

(1) Кораб, за който се прилага тази конвенция, трябва да отговаря на изискванията, предвидени за кораби в съответните зони и райони, описани в приложение II.

(2) Пристанище, разположено на границата на две зони или два района, се смята, че се намира в границите на тази зона или район, откъдето корабът пристига или закъдето той отплава.

## **Член 12**

## Положения за потапяне марките на товарните водолинии

(1) С изключение на случаите, описани в алинеи 2 и 3 на този член, марките на товарните водолинии, нанесени на двата борда на кораба, съответстващи на годишните сезони и зони или райони, в които корабът трябва да плава, не трябва да бъдат потопени във водата през цялото време, когато корабът отплава, когато плава и когато пристига в пристанище.

(2) Когато корабът се намира в сладка вода с плътност единица, съответната марка на товарната водолиния може да бъде потопена толкова, колкото е поправката за сладката вода, посочена в свидетелството на товарната водолиния. Когато плътността на водата не е равна на единица, поправката трябва да бъде пропорционална на разликата между 1,025 и стойността на действителната плътност.

(3) Когато корабът отплава от пристанище, разположено на река или във вътрешни води, допуска се по-голямо натоварване, съответстващо на теглото на горивото и всички други материали, изразходвани от кораба между пристанището на отплаване и морето.

## Член 13

Освидетелстване, проверка и нанасяне марката на товарните водолинии

Освидетелстването, проверката и нанасянето на марката на товарните водолинии в изпълнение на положенията на тази конвенция, както и освобождаването се извършват от длъжностни лица на Администрацията. Обаче Администрацията може да натовари освидетелстването, проверката и нанасянето на марката на товарните водолинии да се извършва от назначени за тази цел инспектори или от упълномощена от нея организация. Във всички случаи съответната Администрация гарантира напълно шателното и цялостното освидетелстване, проверка и нанасяне на марката на товарните водолинии.

## Член 14

Първоначални и периодични освидетелствания и проверки

(1) Корабът подлежи на следните освидетелствания и проверки:

(a) Освидетелстване, преди корабът да е преминал в експлоатация, което включва пълна проверка на конструкцията и устройствата му в границите, предвидени за кораба в тази конвенция. Такова освидетелстване се извършва, за да се удостовери, че разположението, материалът и наборът на кораба отговарят на изискванията на тази конвенция.

(b) Периодично освидетелстване, което се извършва в установен от Администрацията период от време, но не превишаващ 5 години, за да се удостовери, че разположението, съоръжаването, устройствата, материалът и наборът на кораба напълно отговарят на изискванията на тази конвенция.

(c) Периодична проверка в трите месеца до или след изтичането на всяка година считано от деня на издаването на свидетелството, за да се удостовери, че в корпуса и настройките на кораба не са настъпили изменения, влияещи на изчисленията за определяне местата на нанесените марки на товарните водолинии, и че устройствата и средствата:

(i) за защита на отворите,

(ii) леерите,

(iii) шормовите отвори, и

(iv) достъпът в помещенията на екипажа се намират в добро състояние.

(2) За периодичните проверки, описани в точка (c) от този член, се прави заверка в Международното свидетелство за товарните водолинии (1966), както и в Международното свидетелство за освобождаване относно товарните водолинии, издавано в съответствие с точка 2 на член 6 от тази конвенция.

## **Член 15**

Поддържане на техническото състояние след освидетелстването

След извършването на което и да е освидетелстване в съответствие с член 14 не се допускат каквито и да са изменения в конструкцията, съоръжаването, устройствата, материалите или набора на корпуса, които са били подложени на освидетелстване, без разрешение на Администрацията.

## **Член 16**

Издаване на свидетелства

(1) Международно свидетелство за товарните водолинии (1966) се издава на всеки кораб, на който е извършен преглед и е означен с тази конвенция.

(2) Международно свидетелство за освобождаване се издава на кораба на основание на и в съответствие с алинеи 2 и 4 от член 6.

(3) Такива свидетелства се издават от Администрацията или от лице или организация, упълномощени от нея по съответен начин. Във всеки случай Администрацията носи пълна отговорност за свидетелствата.

(4) Независимо от другите разпоредби на тази конвенция всяко Международно свидетелство за товарните водолинии, което действа от деня на влизане в сила на тази конвенция за правителството на държавата, под знамето на която плава корабът, остава в сила в продължение на две години или до изтичане на срока на неговата валидност, ако той настъпва по-рано. След това се изисква Международно свидетелство за товарните водолинии (1966).

## **Член 17**

Издаване на свидетелство от друго правителство

(1) Всяко договарящо правителство може по молба на друго договарящо правителство да извърши освидетелстване на даден кораб и като се убеди, че корабът отговаря на изискванията на тази конвенция, да издаде или да упълномиши издаването на Международно свидетелство за товарните водолинии (1966) в съответствие с тази конвенция.

(2) Копие от свидетелството, копие от доклада за освидетелстването, на основание на който са изчислени надводните бордове, и копие от самите изчисления се представят във възможно най-кратък срок на правителството, по молба на което е извършено освидетелстването.

(3) В издаденото по такъв начин свидетелство трябва да бъде записано, че то е издадено по молба на правителството на държавата, под знамето на която плава или ще плава корабът. То има същата сила и се признава наравно със свидетелството, издадено в съответствие с член 16.

(4) Не може да се издава Международно свидетелство за товарните водолинии (1966) на кораб, плаващ под знамето на държава, правителството на която не е договарящо правителство.

## **Член 18**

Форма на свидетелствата

(1) Свидетелствата се съставят на официалния език или езици на страната, която ги издава. Ако езикът, на който те са съставени, не е английски или френски, текстът трябва да съдържа превод на един от двата езика.

(2) Формата на свидетелствата трябва да съответства на образците, дадени в приложение III. Издадените свидетелства и техните заверени копия трябва точно да възпроизвеждат разположението на печатния текст от образците на свидетелствата.

## Член 19

### Срок на действие на свидетелствата

(1) Международното свидетелство за товарните водолинии (1966) се издава за установения от Администрацията срок, който не трябва да превишава 5 години считано от деня на издаване на свидетелството.

(2) Ако след периодично освидетелстване, описано в точка 1(b) на член 14, не може да бъде издадено ново свидетелство до изтичане на срока на действие на първоначално издаденото свидетелство, лицето или организацията, извършващи освидетелстването, могат да продължат срока на посоченото свидетелство до не повече от 5 месеца. За такова продължаване в свидетелството се прави съответно записване и това се разрешава само в случай, когато в конструкцията, съоръжението, разположението, материалите или набора на кораба не са настъпили изменения, които да повлияят на надводния борд.

(3) Международното свидетелство за товарните водолинии (1966) се анулира от Администрацията при наличие на едно от следните обстоятелства:

(a) ако в корпуса или надстройката на кораба са били извършени съществени изменения, които налагат увеличаване на надводния борд;

(b) ако устройствата и средствата, описани в точка 1 (c) на член 14, не се намират в добро техническо състояние;

(c) ако в свидетелството не е записано, че на кораба е извършен преглед в съответствие с точка 1 (c) на член 14;

(d) ако якостта на конструкцията на кораба е намалена до степен, неосигуряваща неговата безопасност.

(4) (a) Срокът на действие на едно Международно свидетелство за освобождаване относно товарните водолинии, издадено на кораба от Администрацията, което го освобождава от изпълнение на изискванията на конвенцията в съответствие с алинея 2 на член 6, не трябва да превишава 5 години считано от деня на неговото издаване. Такова свидетелство се възобновява, продължава и анулира по същия ред, както и Международното свидетелство за товарните водолинии (1966) съгласно този член;

(b) срокът на действие на едно Международно свидетелство за освобождаване на товарните водолинии, издадено на кораб, който се освобождава от изискванията на конвенцията в съответствие с алинея 4 на член 6, се ограничава до продължителността на единичния рейс, за който то се издава.

(5) Свидетелството, издадено от Администрацията, губи сила при преминаването на кораба под знамето на друга страна.

## Член 20

### Признаване на свидетелствата

Свидетелствата, издавани от името на договарящо правителство в съответствие с тази конвенция, се признават от другите договарящи правителства и се считат като имащи същата сила както свидетелствата, издавани от тях, за всички цели, предвидени в тази конвенция.

## Член 21

### Проверка

(1) Всеки кораб, имащ свидетелство, издадено в съответствие с член 16 или 17, в пристанищата на другите договарящи правителства подлежи на проверка, която се извършва от длъжностни лица, упълномощени по съответен начин от тези правителства. Договарящите правителства осигуряват осъществяването на такива проверки, доколкото това е разумно и целесъобразно, за установяване на факта, че на кораба има действащо

свидетелство в съответствие с тази конвенция. Ако на кораба има действащо Международно свидетелство за товарните водолинии (1966), контролът се ограничава в установяване на това, че:

- (а) газенето на кораба не е по-голямо от това, което разрешава свидетелството;
- (б) разположението на марката за товарните водолинии съответства на посоченото в свидетелството;
- (с) корабът в съответствие с условията на точки (а) и (б) от алинея 3 на член 19 не е бил подлаган на такива съществени изменения, вследствие на които явно не е вече в състояние да осигури безопасност на човешкия живот при плаване.

Ако корабът има действащо Международно свидетелство за освобождаване относно товарните водолинии, проверката се ограничава в установяване, че са спазени всички условия, съдържащи се в това свидетелство.

(2) Ако такава проверка се извършва в съответствие с точка (с) на алинея 1 от този член, тя се извършва в степен, необходима за удостоверяване, че корабът при неговото плаване осигурява пълна безопасност на пътниците и екипажа.

(3) В случай че в резултат на проверката, предвидена в този член, възникне основание за каквато и да е намеса, тогава длъжностното лице, осъществяващо такава проверка, своевременно уведомява в писмена форма консула или дипломатическия представител на страната, под чието знаме плава корабът, за това решение, а също и за всички обстоятелства, които са предизвикали тази намеса.

## **Член 22**

### **Предимства**

Кораб, който няма действащо свидетелство, издадено в съответствие с тази конвенция, не може да се ползва от предимствата, които конвенцията предоставя.

## **Член 23**

### **Аварии**

(1) Всяка Администрация се задължава да извършва разследвания на каквато и да е авария на кораби, за които тя носи отговорност и които попадат под действието на тази конвенция, ако тя счита, че такава разследване ще позволи да се определят измененията, които би трябвало да се внесат в конвенцията.

(2) Всяко договарящо правителство се задължава да представи надлежната информация за резултатите от такива разследвания. В докладите или препоръките на Организацията, основани на данните от такава информация, не се посочват названието и националната принадлежност на съответния кораб, не се търси по какъвто и да е път отговорност на който и да е кораб или лице, нито се предполага такава отговорност.

## **Член 24**

### **Предходни договори и конвенции**

(1) Всички други договори, конвенции и споразумения по въпроси за товарните водолинии, действащи понастоящем между правителствата - участници в конвенцията, продължават да запазват пълна сила до определения им срок за действие по отношение на:

- (а) кораби, за които тази конвенция не се прилага;
- (б) кораби, за които тази конвенция се прилага, но запазва това право по въпроси, които в нея специално не се разглеждат.

(2) Обаче, когато такива договори, конвенции или споразумения противоречат на разпоредбите на тази конвенция, преимуществена сила имат разпоредбите на тази конвенция.



## **Член 25**

Особени правила, установени по договореност

Ако в съответствие с тази конвенция по договореност между всички или няколко договарящи правителства се установят особени правила, те се съобщават на Организацията за разпращане до всички договарящи правителства.

## **Член 26**

Предоставяне на информация

(1) Договарящите правителства се задължават да предоставят информация и депозират в Организацията:

(а) достатъчно количество образци от свидетелствата, които те издават в съответствие с разпоредбите на тази конвенция за разпращане на договарящите правителства;

(б) текстовете на законите, декретите, правилата и други документи, издадени от тях по различни въпроси във връзка с прилагането на тази конвенция;

(в) списък на неправителствените организации, които са упълномощени от тяхно име да се занимават с въпросите на товарните водолинии, за разпращане на другите договарящи правителства.

(2) Всяко договарящо правителство се задължава да предостави информация за своите норми за определяне якостта на корабите на всяко от договарящите правителства, което поиска това.

## **Член 27**

Подписване, приемане и присъединяване

(1) Тази конвенция остава открита за подписване в течение на три месеца считано от 5 април 1966 г. и след това остава открита за присъединяване. Правителствата на страните - членки на Организацията на обединените нации, на която и да е от специализираните ѝ агенции, на Международната агенция по атомна енергия или на страните по Устава на Международния съд, могат да станат страни по конвенцията чрез:

(а) подписване без възражения за нейното одобряване;

(б) подписване с последващо одобряване, следвано от одобряване; или

(в) присъединяване.

(2) Приемането или присъединяването се осъществява чрез депозиране на документ за приемане или присъединяване в Организацията, която информира всички правителства, подписали или присъединили се към конвенцията, за всеки нов документ за приемане или за присъединяване и за датата на неговото депозиране.

## **Член 28**

Влизане в сила

(1) Тази конвенция влиза в сила дванадесет месеца след датата, на която не по-малко от 15 правителства на договарящи правителства, в това число на седем страни, всяка от които има търговски флот не по-малко от един милион бруто тона, са подписали без възражения относно приемането на конвенцията или са депозирали в Организацията документи за приемане или присъединяване съгласно член 27. Организацията информира всички правителства, подписали или присъединили се към тази конвенция, за датата на влизането ѝ в сила.

(2) За правителствата, депозирали в Организацията документ за приемане или присъединяване към тази

конвенция по време на дванадесетмесечния период, упоменат в алинея 1 на този член, приемането или присъединяването влиза в сила в деня на влизане в сила на конвенцията или след изтичане на три месеца от деня на депозиране на документа за приемане или присъединяване, като се приема по-късната дата.

(3) За правителствата, които депозират в Организацията документ за приемане или за присъединяване към тази конвенция след датата на влизането ѝ в сила, конвенцията влиза в сила три месеца след датата на депозиране на такъв документ.

(4) След датата, на която са били взети всички необходими мерки за влизане в сила на изменение към тази конвенция, или всички необходими одобрявания се смятат за приети в съответствие с точка (b) от алинея 2 на член 29, в случай на единодушно одобряване на поправката всеки документ за одобряване или присъединяване ще се отнася до изменената конвенция.

## **Член 29**

### **Изменения**

(1) Тази конвенция може да бъде изменена по предложение на всяко договарящо правителство.

(2) Изменение при единодушно одобряване:

(a) Всяко предложение за изменение на тази конвенция по молба на договарящо правителство, което го предлага, се довежда от Организацията до знанието на всички договарящи правителства за разглеждане с оглед на неговото единодушно одобряване.

(b) Всяко изменение, съобщено по горния начин, влиза в сила 12 месеца след датата на неговото одобряване от всички договарящи правителства, освен ако те не приемат някоя по-близка дата. В случай че договарящо правителство не е уведомило Организацията, че одобрява или отхвърля изменението в срок три години от датата, на която Организацията го е уведомила за изменението, се счита, че това правителство одобрява изменението.

(c) Всяко предложено изменение се счита за отхвърлено, ако не е одобрено в съответствие с точка (b) от тази алинея в течение на три години след като Организацията за първи път е уведомила за него договарящите правителства.

(3) Изменение след разглеждане от Организацията:

(a) По искане на договарящо правителство Организацията разглежда всяко изменение на тази конвенция, представено от това правителство. Ако това предложение е прието с мнозинство две трети от присъстващите и гласуващи членове на Комитета по морска безопасност на Организацията, изменението се съобщава на всички членове на Организацията и на всички договарящи правителства най-малко шест месеца преди то да бъде разгледано от Съвета на Организацията.

(b) Ако то се приеме с мнозинство две трети от присъстващите и гласуващи членове на Съвета, Организацията довежда до знанието на всички договарящи правителства за това изменение с оглед да получи тяхното одобрение.

(c) Изменението влиза в сила за всички договарящи правителства дванадесет месеца след датата на неговото одобряване от двете трети на договарящите правителства, с изключение на тези, които преди влизането му в сила са заявили, че не го одобряват.

(d) При мнозинство две трети от присъстващите и гласуващи членове, включително двете трети от правителствата, представени в Комитета по морска безопасност, присъстващи и гласуващи в Съвета, последният може да предложи при приемането на някое изменение да бъде решено то да придобие такава важност, че всяко договарящо правителство, което има направена декларация по силата на точка (c) от тази алинея и което не одобрява изменението в срок от дванадесет месеца след влизането му в сила, да престане след изтичането на този срок да бъде участник в тази конвенция. Такова решение подлежи на предварително одобряване от двете трети на договарящите правителства - участници в тази конвенция.

(е) Нищо предвидено в тази алинея не трябва да пречи на договарящо правителство, което първо е предприело определено действие съгласно тази алинея относно дадено изменение, да предприеме по всяко време нещо различно, по преценка, в съответствие с алинея (2) или алинея (4) на този член.

(4) Изменение чрез конференция:

(а) При обоснована молба на договарящо правителство и подкрепена най-малко от една трета от договарящите правителства Организацията свиква конференция на правителствата за разглеждане на измененията на тази конвенция.

(б) Всяко изменение, прието на тази конференция с мнозинство две трети от присъстващите и гласуващи договарящи правителства, Организацията изпраща до всички договарящи правителства за одобряване.

(с) Изменението влиза в сила дванадесет месеца след датата на неговото одобряване от две трети от договарящите правителства и важи за всички договарящи правителства, с изключение на тези, които още преди влизането му в сила заявят, че не го одобряват.

(д) При мнозинство две трети от присъстващите и гласуващи членове конференцията, свикана съгласно точка (а) от тази алинея, може да определи в момента на приемането на изменението голямата му важност, вследствие на което договарящо правителство, което прави заявление съгласно точка (с) от тази алинея, че не одобрява изменението, престава да бъде участник в тази конвенция след изтичане на дванадесет месеца от неговото одобряване.

(5) Всяко изменение на тази конвенция, което произлиза от прилагането на този член и което се отнася до постройката на корабите, се прилага само за кораби, чийто кил е бил заложен или които са в състояние на напреднал строеж към датата на влизането в сила на това изменение или след тази дата.

(6) Организацията уведомява всички договарящи правителства за всяко изменение, което влиза в сила в съответствие с този член, както и за датата, на която всяко изменение ще влезе в сила.

(7) Всяко одобряване или заявление, направено във връзка с този член, се представя в писмена форма на Организацията, която уведомява за това всички договарящи правителства.

## **Член 30**

### **Денонсиране**

(1) Тази конвенция може да бъде денонсирана от всяко договарящо правителство по всяко време след изтичането на петгодишен срок, считан от датата, на която конвенцията влиза в сила по отношение на това правителство.

(2) Денонсирането се извършва чрез писмено уведомяване на Организацията, която съобщава на всички други договарящи правителства неговото съдържание и датата на получаването му.

(3) Денонсирането влиза в сила една година след като Организацията е била уведомена за това или след изтичане на срока, посочен в уведомяването, в случай че този срок е по-голям от една година.

## **Член 31**

### **Прекратяване действието на конвенцията**

(1) Във военно време или при други изключителни случаи, засягащи жизнените интереси на страна, чието правителство е договарящо, това правителство може да прекрати цялостното или частичното прилагане на която и да е част от изискванията на тази конвенция. Правителството, което се възползва от това право, уведомява веднага Организацията.

(2) Подобно решение не лишава другите договарящи правителства от правото им на контрол в рамките на тази конвенция върху корабите на правителство, което се възползва от това право, когато тези кораби се намират в

техни пристанища.

(3) Правителство, което е извършило подобно прекратяване, може всеки момент да го отмени, за което веднага уведомява Организацията.

(4) Организацията уведомява всички договарящи правителства за всяко прекратяване или отменяне на дадено прекратяване, извършено в съответствие с този член.

## **Член 32**

### Територии

(1) (а) Обединените нации, когато са отговорни за управлението на дадена територия, или всяко договарящо правителство, което отговаря за международните връзки на една територия, трябва по възможност най-скоро да направят допитване до властите на тази територия относно прилагането в нея на тази конвенция и могат във всеки момент чрез писмено уведомяване на Организацията да обявят, че конвенцията се отнася и за тази територия.

(б) Прилагането на тази конвенция за посочената в уведомлението територия започва от датата на получаването на уведомлението или от друга дата, посочена в него.

(2) (а) Обединените нации или всяко договарящо правителство, които са направили някаква декларация в съответствие с точка (а) на алинея 1 от този член, могат всеки момент след изтичане на 5-годишен срок от датата на прилагането на конвенцията в дадена територия да обявят чрез писмено уведомление Организацията, че тази конвенция престава да се прилага в посочената в уведомлението територия.

(б) Конвенцията престава да се прилага за посочената в уведомлението територия след една година от датата на получаване на уведомлението от Организацията или след друг по-дълъг срок, определен в уведомлението.

(3) Организацията уведомява всички договарящи правителства за прилагането на тази конвенция във всяка територия в съответствие с алинея 1 на този член и за прекратяване прилагането на конвенцията съгласно разпоредбите на алинея 2, като се определя при всеки случай датата на започването или прекратяването на прилагането на конвенцията.

## **Член 33**

### Регистриране

(1) Тази конвенция се депозира в Организацията и генералният секретар на Организацията изпраща съответно заверени копия до всички подписали я или присъединили се правителства.

(2) При влизане в сила конвенцията се регистрира чрез Организацията съгласно с член 102 от Хартата на Организацията на обединените нации.

## **Член 34**

### Езици

Тази конвенция е съставена в един-единствен екземпляр на френски и на английски език, като двата текста са равностойни. Официални преводи на руски и на испански език ще се съставят и депозират заедно с оригиналния подписан екземпляр.

В уверение на което долуподписаните, надлежно упълномощени за тази цел от своите правителства, подписаха тази конвенция.

Извършено в Лондон на 5 април 1966 г.

# ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ПРАВИЛА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ТОВАРНИТЕ ВОДОЛИНИИ

### Глава I

#### ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

В правилата е залегнало предположението, че видът и разположението на товара, баласта и т.н. са такива, че е осигурена достатъчна устойчивост на кораба и в неговите конструкции не се появяват недопустими напрежения. В правилата се предполага също, че ако има международни изисквания, отнасящи се за устойчивостта и непотопяемостта на кораба, те са удовлетворени.

#### Правило 1

##### Здравина на корпуса

Администрацията трябва да се убеди, че общата конструктивна здравина на корпуса е достатъчна за газене, съответстващо на определения надводен борд. Корабите, построени и поддържани в състояние, съответстващо на изискванията на Класификационно бюро, признато от Администрацията, могат да се считат като имащи достатъчна здравина.

#### Правило 2

##### Приложение

(1) Надводните бордове на корабите с механични средства за движение, както и на шаланите, баржите и на други плавателни съдове без независими средства за движение трябва да се определят в съответствие с положенията на правилата от 1 до 40 от това приложение.

(2) На корабите, превозващи палубни дървени товари, в допълнение към надводния борд, предвиден в алинея 1 на това правило, трябва да бъде определен надводен борд за превозване на дървен товар в съответствие с условията на правилата от 41 до 45 включително от приложението.

(3) На корабите, проектирани да носят ветрила, които са единствено или допълнително средство за движение, както и на влекачите надводният борд трябва да се определя в съответствие с разпоредбите на правилата от 1 до 40 на това приложение. Необходимият допълнителен надводен борд се определя от Администрацията.

(4) На корабите, построени от дърво или от други материали, или със смесена, одобрена от Администрацията, конструкция, а също и на корабите, конструкцията на които прави нецелесъобразно и непрактично прилагането на разпоредбите на това приложение, надводният борд трябва да се определи от Администрацията.

(5) Правилата от 10 до 26 включително на това приложение да се прилагат за всеки кораб, на който се определя минимален надводен борд. Отклонение от тези изисквания може да бъде допуснато за кораб, на който е определен надводен борд, по-голям от минималния, при условие че Администрацията бъде удовлетворена от предвидените мерки за безопасността на кораба.

#### Правило 3

##### Определяне на термините, употребени в приложенията

(1) Дължина. Дължината (L) се приема равна на 96 % от пълната дължина по водолинията, прекарана на височина 85 % от най-малката теоретична височина на борда, измерена от горната страна на хоризонталния кил, или от дължината, измерена по същата водолиния от предната страна на вълнореза до оста на балера на руля, ако тази дължина е по-голяма. На корабите, проектирани с диферент, водолинията, по която се измерва дължината на кораба, трябва да бъде успоредна на конструктивната водолиния.

(2) Перпендикуляри. Носовият и кърмовият перпендикуляр трябва да се намират в носовия и кърмовия край на дължината (L). Носовият перпендикуляр

трябва да съвпада с предния ръб на вълнореза върху водолинията, по която се измерва дължината.

(3) Среда (мидел) на кораба. За среда на кораба се приема средата на дължината (L).

(4) Широчина. Широчината на кораба (B), ако не е определена по друг начин, е най-голямата широчина, измерена в средата на кораба по теоретичните очертания на ребрата при кораби с метална обшивка и по външната страна на обшивката при кораби от друг материал.

(5) Теоретична височина на борда:

(а) Теоретичната височина на борда е вертикалното разстояние, измерено по борда в средата на кораба от горната страна на хоризонталния кил до горния край на бимса на палубата на надводния борд. На дървените кораби и на корабите със смесена конструкция това разстояние се измерва от долния край на шпунта в кила. Ако дъното на кораба в средното (миделовото) сечение има вдлъбната форма или удебелени шпунтови пояси, височината на борда се измерва от пресечната точка на продължението на плоската част на дъното с повърхността на кила.

(b) На кораби, имащи закръглено съединение на палубата с борда, теоретичната височина на борда трябва да се измерва до пресечната точка на теоретичните линии на палубата и борда, както това би било при ъглово съединение.

(c) В случай че палубата на надводния борд има стъпаловидна форма и повдигнатата част на палубата стига до точката, до която се измерва теоретичната височина на борда, тогава теоретичната височина на борда трябва да се измерва до условната линия, която е продължение на долната част на палубата, успоредно на повдигнатата част.

(6) Коригирана височина на борда (D):

(а) Коригираната височина на борда (D) е теоретичната височина на борда в средата на кораба плюс дебелината на листа на палубния стрингер от палубата на надводния борд, ако такъв има, плюс

$$T(L - S)$$

L

ако откритата палуба на надводния борд има покритие, където:

T е средната дебелина на покритието на откритата част на палубата извън палубните отвори;

S - общата дължина на надстройките, определението на които е дадено в точка 10 (d) на това правило.

(b) Коригираната височина на борда (D) на кораб, имащ закръглено съединение на палубата с борда с радиус, по-голям от 4 % от широчината (B), или друго необичайно съединение, е височината на борда на кораба, имащ средно сечение с вертикални бордове в горната част и с такава бимсова кривина, че площта на горната част на сечението да бъде равна на площта на горната част на действителното средно (миделово) сечение.

(7) Коефициент на общата пълнота. Коефициентът на общата пълнота  $C_b$  се определя по формулата:

$$C_b = \frac{V}{L \cdot B \cdot d}$$

където: V е обемното водоизместване без обшивката и издадените части на кораба с метална обшивка и обемното водоизместване по външната повърхнина на корпуса без издадените части на кораба с обшивка от друг

материал, определено при теоретичното газене на кораба  $d_1$ ;  
 $d_1$  се равнява на 85 % от най-малката теоретична височина на борда.

(8) Надводен борд. Определеният надводен борд е разстоянието, измерено вертикално в средата на кораба от горната страна на палубната линия до горната страна на марката на съответната товарна водолиния.

(9) Палуба на надводния борд. За палуба на надводния борд се приема обикновено най-горната непрекъсната открита палуба, имаща постоянни средства за затваряне на всички отвори, разположени на откритите ѝ части, и постоянни водонепроницаеми средства за затваряне на отворите в бордовете на кораба под споменатата палуба. На кораб със стъпаловидна палуба на надводния борд за палуба на надводния борд се приема най-ниската линия на откритата палуба и нейното продължение успоредно на горната част на палубата. По желание на корабособственика и при одобрение на Администрацията за палуба на надводния борд може да бъде приета и палуба, разположена по-долу, при условие че тя е постоянна и непрекъсната в напречно и надлъжно направление между машинното отделение и пиковите прегради. Ако тази палуба има стъпаловидна форма, за палуба на надводния борд се приема най-ниската линия на палубата и нейното продължение успоредно на горната част на палубата. Когато за палуба на надводния борд се определя долна палуба, тази част на корпуса, която се намира над палубата на надводния борд, се разглежда като надстройка при прилагане условията за изчисляване и определяне на надводния борд. Именно от тази палуба се пресмята надводният борд.

(10) Надстройка:

(a) Надстройката е покрито с палуба помещение върху палубата на надводния борд, простиращо се от борд до борд или недостигащо до бордовете на кораба на разстояние не повече от 4 % от широчината (B). Повдигнатият кварталдек се разглежда като надстройка.

(b) Закрита надстройка е надстройката, в която:

(i) страничните и крайните прегради имат сигурна конструкция;

(ii) отворите за достъп, ако има такива в тези прегради, са снабдени с врати, отговарящи на изискванията на правило 12;

(iii) всички други отвори в бордовете или крайните прегради на надстройката са снабдени със сигурни водонепроницаеми при въздействието на морето средства за затваряне.

Средната надстройка и ютът не трябва да се разглеждат като закрити, ако за екипажа не е осигурен достъп по друг начин в машинното отделение и в другите работни помещения, намиращи се в тези надстройки, през цялото време, когато отворите в преградите са затворени.

(c) Височината на надстройката е минималното вертикално разстояние, измерено при борда от горната страна на бимса на палубата на надстройката до горната страна на бимса на палубата на надводния борд.

(d) Дължината на надстройката (S) е средната дължина на тази част от надстройката, която се намира в границите на дължината (L).

(11) Кораб с открита палуба. За кораб с открита палуба се счита кораб, който няма надстройки по палубата на надводния борд.

(12) Водонепроницаемост при въздействие на морето. Терминът "водонепроницаемост при въздействие на морето" се отнася за надводната част на кораба и означава, че при всякакви условия вода не може да проникне вътре в кораба.

#### Правило 4

##### Палубна линия

Палубната линия е хоризонтална линия с дължина 300 мм (12 дюйма) и широчина 25 мм (1 дюйм). Тя трябва да бъде нанесена в средата на кораба по двата борда, като горната ѝ страна трябва да минава обикновено през линията, в която продължението на горната повърхнина на палубата на надводния борд се пресича с външната повърхност на обшивката на кораба



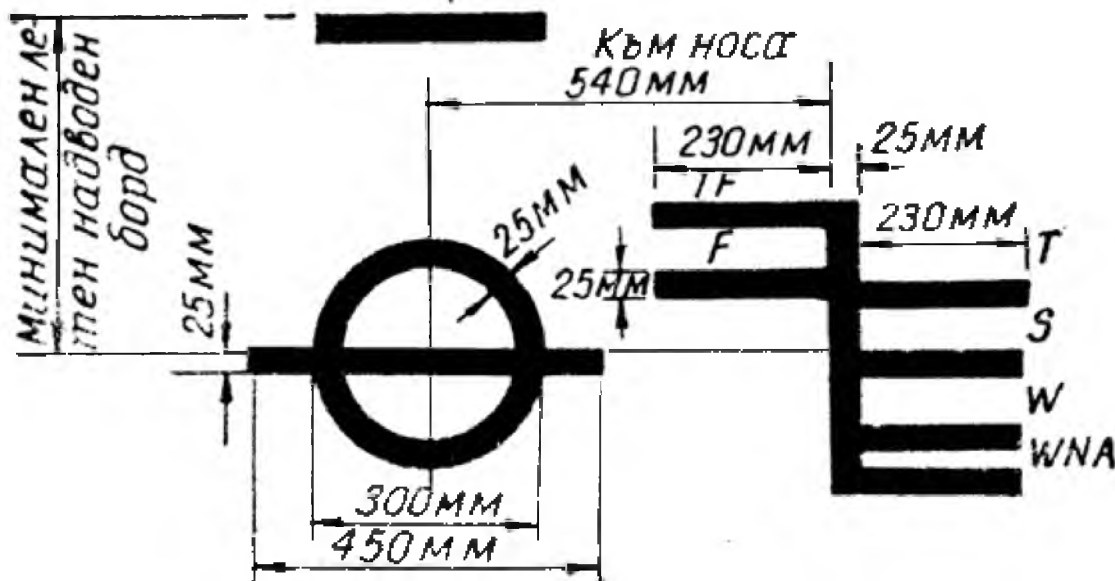
Фиг. 1

Палубната линия може да бъде нанесена и като се изхожда от друга установена точка на кораба, при условие че надводният борд бъде съответно коригиран. Положението на посочената точка спрямо палубата на надводния борд трябва да бъде във всички случаи посочено в Международното свидетелство за товарните водолинии (1966).

Правило 5

Знак на товарната марка

Знакът на товарната водолиния представлява кръг с външен диаметър 300 мм (12 дюйма) и широчина 25 мм (1 дюйм), който се пресича от хоризонтална линия с дължина 450 мм (18 дюйма) и широчина 25 мм (1 дюйм) така, че горната страна на тази хоризонтална линия да минава през центъра на кръга. Центърът на кръга трябва да бъде разположен в средата на кораба и на разстояние, равно на определения летен надводен борд, измерено вертикално надолу от горната страна на палубната линия (фиг. 2).



Фиг. 2

Правило 6

Знаци, употребявани заедно със знака на товарните водолинии

(1) Знаците, които отбелязват товарните водолинии, определени в съответствие с тези правила, трябва да бъдат хоризонтални линии с дължина 230 мм (9 дюйма) и широчина 25 мм (1 дюйм), които, ако другаде не е определено по друг начин, се нанасят към носа и перпендикулярно на вертикалната линия с широчина 25 мм (1 дюйм), прекарана на разстояние 540 мм (21 дюйма) от центъра на кръга към носа на кораба (фиг. 2).

(2) Използват се следните марки за товарните водолинии:

(а) лятна товарна водолиния, определена с горната страна на линията, която преминава през центъра на кръга, а също и с линията, отбелязана с S;

(b) зимна товарна водолиния, определена с горната страна на линията, отбелязана с W;

(с) зимна товарна водолиния за Северния Атлантически океан, определена с горната страна на линията, отбелязана с WNA;

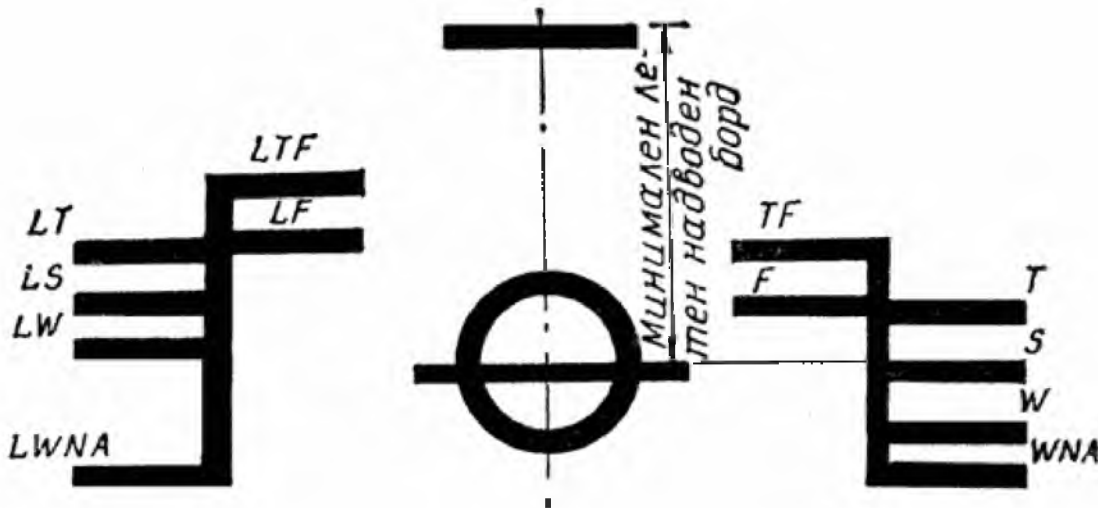
(d) тропическа товарна водолиния, определена с горната страна на линията, отбелязана с T;



(е) лятна товарна водолиния за сладка вода, определена с горната страна на линията, отбелязана с F. Лятната товарна водолиния за сладка вода се нанася към кърмата от вертикалната линия. Разликата между лятната товарна водолиния за сладка вода и лятната товарна водолиния представлява поправката за натоварване в сладка вода и за другите товарни марки;

(f) тропическа товарна водолиния за сладка вода, определена от горната страна на линията, отбелязана с LTF, която се нанася към кърмата от вертикалната линия.

(3) Ако се определят надводни бордове за превозване на дървен товар в съответствие с тези правила, марките за товарните водолинии трябва да се нанасят в допълнение към марките на обикновените товарни водолинии. Тези марки трябва да бъдат хоризонтални линии с дължина 230 мм (9 дюйма) и широчина 25 мм (1 дюйм), които, ако другаде не е определено по друг начин, се нанасят към кърмата и перпендикулярно на вертикалната линия с широчина 25 мм (1 дюйм), прекарана на разстояние 540 мм (21 дюйма) от центъра на кръга към кърмата на кораба (фиг. 3).



Фиг. 3

(4) Използват се следните марки за товарните водолинии за превозване на дървен товар:

(a) лятна товарна водолиния за превозване на дървен товар, определена с горната страна на линията, отбелязана с LS;

(b) зимна товарна водолиния за превозване на дървен товар, определена с горната страна на линията, отбелязана с LW;

(c) зимна товарна водолиния за превозване на дървен товар в Северния Атлантически океан, определена с горната страна на линията, отбелязана с LWNA;

(d) тропическа товарна водолиния за превозване на дървен товар, определена с горната страна на линията, отбелязана с LT;

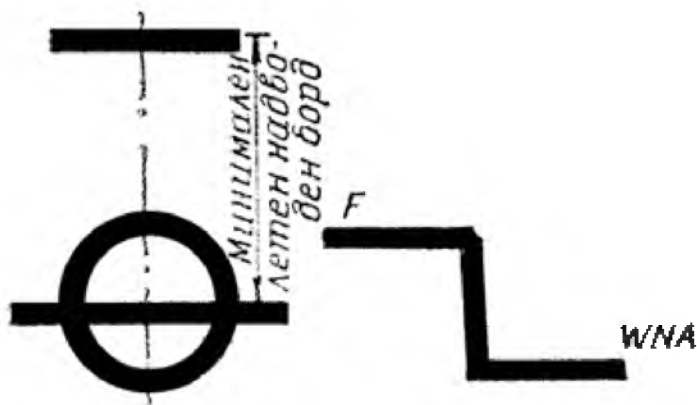
(e) лятна товарна водолиния за превозване на дървен товар в сладка вода, определена с горната страна на линията, отбелязана с LF, и нанесена към носа от вертикалната линия; разликата между лятната товарна марка за превозване на дървен товар в сладка вода и лятната товарна марка за превозване на дървен товар представлява поправката за натоварване в сладка вода и за другите марки на товарните водолинии за превозване на дървен товар;

(f) тропическа товарна водолиния за превозване на дървен товар в сладка вода, определена от горната страна на линията, отбелязана с LTF, нанесена към носа от вертикалната линия.

(5) Ако характеристиките на кораба, условията на неговата експлоатация или навигационните ограничения не позволяват да се използват някои сезонни водолинии, марките на такива водолинии могат да не се нанасят.

(6) Когато определеният надводен борд е толкова по-голям от минималния, че товарната му водолиния попада на нивото или под нивото на съответната най-ниска сезонна товарна водолиния, определена съгласно тази Конвенция за минималния надводен борд, марката на товарната водолиния следва да се нанесе само за сладка вода.

(7) На платноходите следва да се нанася товарна водолиния само за сладка вода и зимна товарна водолиния - за Северния Атлантически океан



Фиг. 4

(8) В случаите, когато зимната товарна водолиния за Северния Атлантически океан съвпада със зимната товарна водолиния при една и съща вертикална линия, тази товарна водолиния се отбелязва с W.

(9) Допълнителните товарни водолинии, изисквани от други международни конвенции, които са в сила, или от националното законодателство, могат да бъдат маркирани под прав ъгъл пред и зад вертикалната линия, определена в алинея 1 на това правило.

#### Правило 7

Знак на организацията, определяща товарните водолинии

Знакът на организацията, определяща товарните водолинии, може да се нанася по страните на кръга на марката на товарните водолинии над хоризонталната линия, която преминава през центъра на кръга или над и под тази линия. Той трябва да се състои от не повече от четири букви, които са началните букви на названието на организацията, с височина 115 мм (4,5 дюйма) и широчина 75 мм (3 дюйма).

#### Правило 8

Маркиране

Кръгът, линиите и буквите трябва да бъдат нанесени с бяла или жълта боя на тъмен фон или с черна боя на светъл фон. Освен това те трябва да бъдат отбелязани на бордовете на кораба по начин, осигуряващ дълготрайността им, в съответствие с изискванията на Администрацията. Марките трябва да бъдат добре видими и при необходимост за тази цел трябва да бъдат взети специални мерки.

#### Правило 9

Проверка на марките на товарните водолинии

Международното свидетелство за товарните водолинии (1966) не трябва да се издава на кораб дотогава, докато длъжностното лице или инспекторът, действащ в съответствие с изискванията на член 13 от тази конвенция, не удостовери, че марките на водолиниите са нанесени правилно на бордовете на кораба и по начин, осигуряващ дълготрайността им.

#### Глава II

### УСЛОВИЯ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА НАДВОДНИЯ БОРД

Информация за предаване на капитана

(1) На капитана на всеки нов кораб трябва да бъде предадена пълна информация по една одобрена форма, даваща му възможност да осигури натоварването и баластировката на кораба си по такъв начин, че да се избягва появяването на недопустими напрежения в конструкциите на кораба. Това изискване може да не се прилага за кораби с определена дължина, конструкция или клас, ако Администрацията сметне, че то не е необходимо.

(2) Капитанът на всеки нов кораб, за който съгласно действащата Международна конвенция по опазване на човешкия живот на море не се изисква документация за устойчивостта, трябва да бъде снабден с пълна информация по одобрена форма, даваща му достатъчно данни за установяване на устойчивостта на кораба при различни условия на експлоатация; копие от тази информация трябва да бъде предоставено на Администрацията.

#### Правило 11

Крайни прегради на надстройките

Крайните изложени прегради на закритите надстройки трябва да имат сигурна конструкция и трябва да бъдат одобрени от Администрацията.

#### Правило 12

Врати

(1) Всички отвори за достъп, устроени в крайните прегради на закритите

Правило 10

надстройки, трябва да бъдат снабдени с врати, изработени от стомана или друг равностоен материал, постоянно и сигурно закрепени към преградата, които да бъдат водонепроницаеми, когато вратите им са затворени. Вратите трябва да бъдат така предвидени, изработени и монтирани, че цялата конструкция да има такава якост, каквато би имала, ако преградата е без отвори, и при затворени врати да бъде непроницаема при въздействие на морето. Средствата, осигуряващи непроницаемост на тези врати, трябва да се състоят от прокладки и затварящи приспособления или от други равностойни устройства, които трябва да бъдат постоянно закрепени към преградата или към самите врати. Вратите трябва да бъдат изработени и монтирани така, че да могат да се отварят и плътно да се затварят от всяка страна на преградата.

(2) Ако в тези правила не е определено по друг начин, височината на праговете на отворите за достъп през крайните прегради на закритите надстройки трябва да бъде не по-малка от 380 мм (15 дюйма) над палубата.

### Правило 13

Разположение на товарните отвори, входници и вентилатори

За прилагане на тези правила са установени следните два района на разположение на товарните отвори, входници и вентилатори:

1-ви район: Откритите части на палубата на надводния борд и на повдигнатия квартердек, както и откритите части на палубите на надстройките, разположени напред към носа от точката, отстояща на една четвърт от дължината на кораба, считано от носовия перпендикуляр.

2-ри район: Откритите части на палубите на надстройките, разположени към кърмата назад от точката, отстояща на една четвърт от дължината на кораба, считано от носовия перпендикуляр.

### Правило 14

Товарни и други отвори

(1) Конструкцията и средствата, осигуряващи непроницаемост при въздействие на морето, на товарните и други отвори, разположени в 1-ви и 2-ри район, трябва да бъдат най-малко равностойни на изискванията на правила 15 и 16 от това приложение.

(2) Комингсите и капаците на незащитените отвори по палубите, разположени над палубата на надстройките, трябва да удовлетворяват изискванията на Администрацията.

### Правило 15

Товарни отвори, закрити със снимаеми капази, непроницаемостта на които при въздействие на дъжда и на морето е осигурена с брезенти и притискащи устройства

Комингси на товарните отвори

(1) Комингсите на товарните отвори, закриващи се със снимаеми капази, непроницаемостта на които срещу въздействие на морето е осигурена с брезенти

и притискащи устройства, трябва да имат сигурна конструкция, а височината им над палубата трябва да бъде най-малко следната:

600 мм (23 1/2 дюйма) - на разположените в 1-ви район;

450 мм (17 1/2 дюйма) - на разположените във 2-ри район.

#### Капази на товарните отвори

(2) Широчината на всяка от опорните повърхнини на капаците на товарните отвори трябва да бъде не по-малко от 65 мм (2 1/2 дюйма).

(3) Ако капаците на товарните отвори са дървени, дебелината им след обработката трябва да бъде не по-малка от 60 мм (2 3/8 дюйма) при светъл отвор между подпорите не по-голям от 1,5 м (4,9 фута).

(4) Ако капаците са изработени от обикновена стомана, якостта им трябва да бъде изчислена на натоварване не по-малко от 1,75 тона на квадратен метър (358 фунта на квадратен фут) за товарни отвори, разположени в 1-ви район, и не по-малко от 1,30 тона на квадратен метър (266 фунта на квадратен фут) за товарни отвори, разположени във 2-ри район, с коефициент на сигурност 4,25 по отношение на най-малката стойност на якостта на опън на материала. Те трябва да бъдат така проектирани, че при посочените натоварвания сгъването да не превишава 0,0028 от светлия отвор.

(5) Условните натоварвания върху капаците за товарни отвори, разположени в 1-ви район, могат да бъдат намалени до един тон на квадратен метър (205 фунта на квадратен фут) за кораби с дължина 24 м (79 фута) и трябва да бъдат не по-малки от 1,75 тона на квадратен метър (358 фунта на квадратен фут) за кораби с дължина 100 м (328 фута). Съответните натоварвания за капаците на товарни отвори, разположени във 2-ри район, могат да бъдат намалени съответно до 0,75 тона на квадратен метър (154 фунта на квадратен фут) и 1,30 тона на квадратен метър (266 фунта на квадратен фут). Във всички случаи стойностите на натоварванията за промеждутъчните дължини трябва да бъдат получени чрез интерполация.

#### Снимаеми бимси

(6) Ако снимаемите бимси за поддържане капаците на отворите са изработени от обикновена стомана, якостта им трябва да бъде изчислена на натоварване не по-малко от 1,75 тона на квадратен метър (358 фунта на квадратен фут) за отвори, разположени в 1-ви район, и не по-малко от 1,30 тона на квадратен метър (266 фунта на квадратен фут) за отвори, разположени във 2-ри район, с коефициент на сигурност 5 по отношение на най-малката стойност на якостта на опън на материала. Те трябва да бъдат

така проектирани, че огъването им при тези натоварвания да не превишава 0,0022 от размера на светлия отвор. За кораби с дължина не по-голяма от 100 м (328 фута) се прилагат изискванията на алинея 5 от това правило.

#### Кутиевидни капаци

(7) Ако кутиевидните капаци, използвани вместо снимаеми бимси и капаци, са изработени от обикновена стомана, якостта им трябва да бъде изчислена на натоварването, предвидено в алинея 4 от това правило, с коефициент на сигурност 5 по отношение на най-малката стойност на якостта на опън на материала. Те трябва да бъдат така проектирани, че сгъването им да не превишава 0,0022 от светлия отвор. Дебелината на листовите от обикновена стомана, образуващи горната част на капациите, трябва да бъде не по-малка от един процент от разстоянието между усилващите ребра или 6 мм (0,24 дюйма) в зависимост от това, кое е по-голямо. За кораби с дължина, по-голяма от 100 м (328 фута), се прилагат изискванията на алинея 5 от това правило.

(8) Якостта и коравината на капациите, изработени не от обикновена стомана, а от друг материал трябва да бъдат равностойни на якостта и коравината на изработените от обикновена стомана и трябва да отговарят на изискванията на Администрацията.

#### Опори или легла

(9) Опорите или леглата за снимаемите бимси трябва да имат сигурна конструкция и да осигуряват надеждно поставяне и закрепване на бимсите. Ако се поставят подвижен тип бимси, устройствата трябва да осигуряват съответно разположение на бимсите при закрит отвор.

#### Скоби

(10) Скобите трябва да съответстват на конусността на клиновете. Те трябва да имат широчина не по-малка от 65 мм (2 1/2 дюйма) и разстояние между центровете им не повече от 600 мм (23 1/2 дюйма). Крайните скоби трябва да бъдат установени на разстояние не по-голямо от 150 мм (6 дюйма) от ъглите на товарния отвор на всяка надлъжна и напречна страна.

#### Крепителни ленти и клинове

(11) Лентите и клиновете трябва да бъдат сигурни и да се намират в добро състояние. Клиновете трябва да бъдат от твърдо дърво или друг равностоеен материал. Те трябва да имат конусност не по-голяма от 1:6 и дебелина на тънкия край не по-малка от 13 мм (1/2 дюйма).

#### Брезенти

(12) За всеки товарен отвор, разположен в 1-ви и 2-ри район, трябва да има най-малко по два слоя брезенти в добро състояние. Брезентите трябва да бъдат водонепроницаеми. Те трябва да бъдат направени от материал, отговарящ по тегло и качество на одобрени стандарти.

#### Закрепване на капаците на товарните отвори

(13) За всички товарни отвори, разположени в 1-ви и 2-ри район, върху брезентите след поставянето на шините трябва да бъдат предвидени средства за сигурно и независимо закрепване на всяка секция капази. Капаците на товарните отвори с дължина, по-голяма от 1,5 м (4,9 фута), трябва да бъдат закрепени най-малко с две такива приспособления.

#### Правило 16

Товарни отвори, закрити с водонепроницаеми при въздействието на морето капази от стомана или друг равностоеен материал, снабдени с прокладки и притискащи устройства

#### Комингси на товарните отвори

(1) Височината на комингсите на товарните отвори над палубата, разположени в 1-ви и 2-ри район, с капази от стомана или друг равностоеен материал, водонепроницаеми при въздействието на морето, снабдени с прокладки и притискащи устройства, трябва да бъде такава, каквато е посочена в правило 15, алинея 1. Височината на тези комингси може да бъде намалена или може изобщо да няма комингси, при условие че Администрацията се убеди, че безопасността на кораба при всякакви условия на състоянието на морето не се нарушава. Ако са предвидени комингси, те трябва да имат сигурна конструкция.

#### Капази, водонепроницаеми при въздействие на морето

(2) Капаците от обикновена стомана, водонепроницаеми при въздействие на морето, трябва да бъдат изчислени на натоварване не по-малко от 1,75 тона на квадратен метър (358 фунта на квадратен фут) за товарни отвори, разположени в 1-ви район, и не по-малко от 1,30 тона на квадратен метър (266 фунта на квадратен фут) за отвори, разположени във 2-ри район, с коефициент на сигурност 4,25 по отношение на най-малката стойност на якостта на опън на материала. Те трябва да бъдат така проектирани, че при тези натоварвания сгъването да не превишава 0,0028 от светлия отвор. Листовете от обикновена стомана, образуващи горната част на капака, трябва да имат дебелина, не по-малка от един процент от разстоянието между усилящите ребра или 6 мм (0,24 дюйма) в зависимост от това, кое е

по-голямо. За кораби с дължина не по-голяма от 100 м (328 фута), се прилагат изискванията на алинея 5 от правило 15.

(3) Якостта и коравината на капаците, изработени не от обикновена стомана, а от друг материал, трябва да бъдат равностойни на якостта и коравината на капаците, изработени от обикновена стомана, и да отговарят на изискванията на Администрацията.

Средства, осигуряващи водонепроницаемост при въздействие на морето

(4) Средствата за осигуряване и запазване на водонепроницаемостта при въздействие на морето трябва да бъдат одобрени от Администрацията. Средствата трябва да осигуряват запазване на водонепроницаемостта при всякакви условия на морето, поради което е необходимо да се правят изпитвания на водонепроницаемост при първоначалното освидетелстване и при периодичните освидетелствания и ежегодните проверки или през по-кратки промеждутъци от време.

#### Правило 17

##### Входници за машинното помещение

(1) Отворите, водещи в машинното отделение, разположени в 1-ви и 2-ри район, трябва да имат съответна изработка и да бъдат сигурно защитени със стоманени шахти с достатъчна якост, а в случаи, когато тези шахти не са защитени от други конструкции, тяхната якост трябва специално да се преценява. Входните отвори в такива шахти трябва да бъдат снабдени с врати, отговарящи на изискванията на правило 12 (1), праговете на които трябва да имат височина над палубата не по-малка от 600 мм (23 1/2 дюйма) за отвори, разположени в 1-ви район, и не по-малка от 380 мм (15 дюйма) за отвори, разположени във 2-ри район. Другите отвори в такива шахти трябва да бъдат снабдени с равностойни капаци, постоянно закрепени на местата си.

(2) Комингсите на отворите над котелните помещения на димовите тръби и вентилаторите на машинното отделение, разположени върху откритите части на палубата на надводния борд или на палубите на надстройките, трябва да имат такава височина, която е целесъобразна и практична. Отворите на котелните люкове трябва да имат капаци от стомана или друг равностоеен материал с достатъчна якост, постоянно закрепени на съответните си места. Такива капаци трябва да осигуряват водонепроницаемост при въздействие на морето.

#### Правило 18

Разни отвори на палубата на надводния борд и на надстройките

(1) Гърловините и палубните илюминатори, разположени в 1-ви и 2-ри район или вътре във всякакви надстройки освен закритите, трябва да се затварят с капаци с достатъчна якост, които да се затварят така, че да се осигурява водонепроницаемост. Ако капациите не се затварят с близко разположени болтове, те трябва да бъдат постоянно закрепени.

(2) Другите отвори по палубата на надводния борд освен товарните отвори, отворите над машинните отделения, гърловините и палубните илюминатори трябва да бъдат защитени от закрити надстройки или рубки или входни пристройки с равностойна якост и водонепроницаемост при въздействие на морето. Всякакви такива отвори в откритите части на палубата на надстройките или на покрива на рубките на палубата на надводния борд, които служат за влизане в помещения в закрити надстройка, трябва да бъдат защитени със здрава рубка или входна пристройка. Отворите за вратите в такива рубки или пристройки трябва да имат врати, отговарящи на изискванията на правило 12, алинея 1.

(3) Височината над палубата на праговете на отворите с врати във входните пристройки, разположени в 1-ви район, трябва да бъде не по-малка от 600 мм (23 1/2 дюйма). Височината на праговете, разположени във 2-ри район, трябва да бъде не по-малка от 380 мм (15 дюйма).

#### Правило 19

##### Вентилатори

(1) Разположените в 1-ви или 2-ри район вентилатори на помещенията, намиращи се под палубата на надводния борд или под палубата на закритите надстройки, трябва да имат прагове от стомана или друг равностоеен материал със здрава конструкция и сигурно съединени към палубата. Ако височината на прага на който и да е вентилатор е по-голяма от 900 мм (35 1/2 дюйма), той трябва да бъде специално укрепен.

(2) Вентилаторите, преминаващи през всякакви други надстройки освен закритите, трябва да имат на палубата на надводния борд здрави прагове от стомана или друг равностоеен материал.

(3) Вентилаторите, разположени в 1-ви район, които имат прагове с височина над палубата, по-голяма от 4,5 м (14,8 фута), и вентилаторите, разположени във 2-ри район, които имат прагове с височина над палубата, по-голяма от 2,3 м (7,5 фута), могат да нямат закриващи устройства, ако Администрацията специално не изисква такива устройства.



(4) Отворите на вентилаторите освен вентилаторите, посочени в алинея 3 на това правило, трябва да бъдат снабдени със сигурни, затварящи устройства, водонепроницаеми при въздействие на морето. На кораби с дължина, по-малка от 100 м (328 фута), затварящите устройства трябва да бъдат постоянно закрепени; на другите кораби, ако това не е предвидено, те трябва удобно да се съхраняват близо до вентилаторите, за които са предназначени. Вентилаторите, разположени в 1-ви район, трябва да имат прагове с височина над палубата не по-малка от 900 мм (35 1/2 дюйма); вентилаторите, разположени във 2-ри район, трябва да имат прагове с височина над палубата не по-малка от 760 мм (30 дюйма).

(5) За откритите участъци Администрацията може да изисква увеличение на височината на праговете над палубата.

#### Правило 20

##### Въздушни тръби

Ако въздушните тръби на баластните и други цистерни са изведени над палубата на надводния борд или над палубите на надстройките, откритите части на тръбите трябва да имат сигурна конструкция, височината от палубата до точката, откъдето може да се стича надолу вода, трябва да бъде не по-малка от 760 мм (30 дюйма), когато тръбите са на палубата на надводния борд, и 450 мм (17 1/2 дюйма), когато те са на палубата на надстройките. Ако тези височини могат да попречат на работата на кораба, може да бъде одобрена по-малка височина, при условие че Администрацията бъде убедена в това, че затварящите устройства и други обстоятелства оправдават приемането на по-малка височина. За отворите на въздушните тръби трябва да бъдат предвидени сигурни, постоянно закрепени затварящи устройства.

#### Правило 21

##### Товарни и други подобни отвори в борда на кораба

(1) Товарните и други подобни отвори в бордовете на корабите, които са под палубата на надводния борд, трябва да бъдат снабдени с врати, проектирани по такъв начин, че да се осигури водонепроницаемост и конструктивна якост, съответстваща на околната обшивка. Броят на тези отвори трябва да бъде минимален дотолкова, доколкото това е съвместимо с конструкцията и експлоатацията на кораба.

(2) Без разрешение на Администрацията долният край на такива отвори не трябва да бъде под линията, прекарана успоредно на палубата на надводния

борд по борда, с най-ниска точка, разположена на горната страна на марката на най-високата товарна водолиния.

## Правило 22

### Шпигати, приемни и отливни отвори

(1) Отливните отвори във външната обшивка на кораба, които започват от помещенията, разположени под палубата на надводния борд, или от надстройките и рубките на палубата на надводния борд, и имат врати, отговарящи на изискванията на правило 12, трябва да бъдат снабдени със сигурни и достъпни средства за предотвратяване проникването на водата вътре в кораба. По правило всеки отделен отливен отвор трябва да има един метален невъзвратен клапан с принудителни средства за затварянето му от място, разположено над палубата на надводния борд. Обаче ако разстоянието по вертикалата от лятната товарна водолиния до бордовия край на отливката трябва е по-голямо от 0,01 L, отливната тръба може да има два автоматични невъзвратни клапана без принудителни средства за затваряне, при условие че в процеса на експлоатацията клапаните на борда са всякога достъпни за преглед; ако това разстояние е по-голямо от 0,02 L, с разрешението на Администрацията може да бъде установен един автоматичен невъзвратен клапан без принудителни средства за затваряне. Устройствата за управление на клапаните с принудително затваряне трябва да бъдат леснодостъпни и снабдени с показатели, показващи открит ли е клапанът или закрит.

(2) В машинните отделения, където има вахта, управлението на приемните и отливните клапани на задбордната вода за главните и спомагателните механизми може да се осъществява от местни постове. Устройствата за управление трябва да бъдат леснодостъпни и снабдени с показатели, показващи открит ли е клапанът или закрит.

(3) Ако шпигатите и отливните тръби, които имат начало на произволно ниво, преминават през обшивката или на разстояние, по-голямо от 450 мм (17 1/2 дюйма) от палубата на надводния борд, или на разстояние, по-малко от 600 мм (23 1/2 дюйма) от лятната товарна водолиния, те трябва да бъдат снабдени при обшивката с невъзвратен клапан. Този клапан може да не се поставя, ако не се изисква от алинея 1 и ако тръбопроводът има достатъчна дебелина.

(4) Шпигатите от надстройките или рубките, които нямат врати, отговарящи на изискванията на правило 12, трябва да бъдат отведени зад борд.

(5) Всички клапани и другата арматура в корабната обшивка, предвидени от това правило, трябва да бъдат стоманени, бронзови или от друг одобрен материал. Клапани от обикновен чугун или подобен материал не се допускат. Всички тръби, предвидени от това правило, трябва да бъдат от стомана или друг равностоеен материал, одобрен от Администрацията.

### Правило 23

#### Бордови илюминатори

(1) Бордовите илюминатори в помещенията под палубата на надводния борд или в помещенията на закрити надстройки трябва да бъдат снабдени отвътре с глухи шарнирни капаци, изработени така, че да могат плътно да се затварят и да осигуряват водонепроницаемост.

(2) Бордовите илюминатори не трябва да се поставят така, че долният им край да се намира под линията, прекарана по борда, успоредно на палубата на надводния борд над товарната водолиния с най-ниска точка на разстояние 2,5 процента от широчината (В) или 500 мм (19 1/2 дюйма) според това, кое разстояние е по-голямо.

(3) Бордовите илюминатори и стъклата, ако такива има, а също и глухите капаци на илюминаторите трябва да бъдат със сигурна и одобрена конструкция.

### Правило 24

#### Щормови отвори

(1) Ако фалшбордът на откритите части на палубата на надводния борд или на палубите на надстройките образува "кладенци", трябва да бъдат взети съответни мерки за бързо изтичане на водата и подсушаване на палубите.

Освен това, както е предвидено в алинеи 2 и 3 на това правило, най-малката площ на щормовите отвори (А) на всеки борд на кораба за всеки кладенец на палубата на надводния борд трябва да се изчислява по предвидените по-долу формули, когато седловатостта на палубата в района на кладенеца е равна на стандартната или по-голяма от нея. Най-малката площ за всеки кладенец на палубата на надстройките трябва да бъде половината от площта, получена по тези формули.

Ако дължината на фалшборда в района на кладенеца е 20 м или по-малка, то  $A = 0,7 + 0,035 l$  (м<sup>2</sup>).

Ако  $l$  е по-голяма от 20 м,

$A = 0,07 l$  (м<sup>2</sup>).

В тези формули не е необходимо да се приема  $l$  по-голяма от 0,7 L.

Ако средната височина на фалшборда е по-голяма от 1,2 м, необходимата площ на щормовите отвори трябва да бъде увеличена за всеки 0,1 м разлика във височината с по 0,004 м<sup>2</sup> за всеки метър дължина на кладенеца. Ако средната височина на фалшборда е по-малка от 0,9 м, необходимата площ може да бъде намалена с по 0,004 м<sup>2</sup> за всеки метър дължина на кладенеца за всеки 0,1 м разлика във височината. Или

Ако дължината на фалшборда в района на кладенеца е 66 фута или по-малка,  $A = 7,6 + 0,115 l$  (в квадратни фута).

Ако дължината на фалшборда  $l$  е по-голяма от 66 фута,

$A = 0,23 l$  (в квадратни фута).

В тези формули не е необходимо да се приема  $l$  по-голяма от 0,7 L.

Ако средната височина на фалшборда е по-голяма от 3,9 фута,

необходимата площ трябва да бъде увеличена за всеки фут разлика във височината с по 0,04 квадратни фута за всеки фут дължина на кладенеца. Ако средната височина на фалшборда е по-малка от 3 фута, необходимата площ може да бъде намалена за всеки фут разлика във височината с по 0,04 квадратни фута на един фут дължина на кладенеца.

(2) На кораби без седловатост изчислената площ трябва да бъде увеличена с 50 процента. Ако седловатостта е по-малка от стандартната, процентното увеличение трябва да бъде получено чрез интерполация.

(3) Ако корабът има недостигаща бордовете средна надстройка, която не отговаря на изискванията на правило 36, точка (1) (е), или ако между отделните надстройки надлъжните комингси на товарните отвори са изцяло или в по-голямата си част непрекъснати, минималната площ на щормовите отвори трябва да се определи по следната таблица:

Отношение на широчината на отворите към широчината на кораба	Отношение на площта на щормовите отвори към общата площ на фалш-борда
40 % или по-малко	20 %
75 % или повече	10 %

Площта на щормовите отвори за междинни отношения на широчините трябва да бъде получена чрез линейна интерполация.

(4) На кораби, имащи надстройка, открита от единия или и от двата края, трябва да бъдат взети необходими мерки, одобрени от Администрацията, за оттичане на евентуално проникнала вода в тази надстройка.

(5) Долните краища на щормовите отвори трябва да бъдат разположени толкова близко до палубата, колкото това е практически осъществимо. Две трети от необходимата площ на щормовите отвори трябва да бъдат разположени в половината на кладенеца, която е най-близка до най-ниската точка на кривата на седловатостта.

(6) Всички такива отвори във фалшборда трябва да бъдат защитени със стоманени пръчки, разположени една от друга на разстояние около 230 мм (9 дюйма). Ако щормовите отвори са снабдени с капаци, трябва да бъде предвидена достатъчна слабина, за да се избягнат заклинявания. Осите или лагерите на шарнирите трябва да бъдат изработени от некородиращи материали. Ако капациите имат устройства за закрепване, конструкцията им трябва да бъде одобрена.

## Правило 25

### Защита на екипажа

(1) Якостта на стените на надстройките, използвани за помещения на екипажа, трябва да бъде одобрена от Администрацията.

(2) На всички открити участъци на палубата на надводния борд и на палубите на надстройките трябва да бъдат поставени леерни ограждения или фалшборд. Височината на фалшборда или леерните ограждения от палубата трябва да бъде не по-малка от 1 м (39 1/2 дюйма). Ако обаче такава височина би пречила на нормалната работа на кораба, може да бъде одобрена по-малка височина, ако Администрацията се убеди, че е осигурена достатъчна защита.

(3) Просветът под най-ниския леер на леерните ограждения не трябва да превишава 230 мм (9 дюйма). Разстоянието между другите леери трябва да бъде не по-голямо от 380 мм (15 дюйма). Ако корабът има закръглено съединение на палубата с борда, леерните стойки трябва да бъдат поставени на хоризонталната част на палубата.

(4) За защита на екипажа при преходи от жилищните помещения, машинното отделение и всички други помещения, които се използват в процеса на експлоатацията на кораба, трябва да бъдат предвидени подходящи устройства (леерни ограждения, спасителни леери, преходни мостици или подпалубни преходи и др.).

(5) Палубният товар, който се превозва на всеки кораб, трябва да бъде поставен по такъв начин, че всеки отвор, разположен в района на товара и

осигуряващ достъп в помещенията на екипажа, машинното отделение и всички други помещения, използвани при експлоатацията на кораба, да може по съответен начин плътно да се затваря, за да не се допусне проникване на вода през него. Сигурна защита на екипажа във вид на леерни ограждения или спасителни леери трябва да бъде предвидена над палубния товар, ако няма удобни проходи по палубата или под палубата на кораба.

## Правило 26

Специални условия за определяне на надводния борд на корабите тип А

### Машинни шахти

(1) Машинните шахти на корабите тип А, определението на които е дадено в правило 27, трябва да бъдат защитени със закрит ют или средна надстройка най-малко със стандартна височина или с рубка със същата височина и равностойна якост. Обаче машинните шахти могат да бъдат и незащитени, ако в тях няма отвори, създаващи непосредствен достъп от палубата на надводния борд в машинното отделение. В машинната шахта може да бъде допусната само врата, отговаряща на изискванията на правило 12, водеща в помещение или коридор с конструктивна якост, подобна на тази на самата шахта, отделени от стълбата за машинното отделение с втора врата, непроницаема при въздействие на морето, изработена от стомана или от друг равностоеен материал.

### Преходен мостик и входи

(2) На корабите тип А между носа и кърмата или рубката, ако има такава, трябва да бъде установен в надлъжно направление на нивото на палубата постоянен преходен мостик със сигурна конструкция и достатъчна якост или трябва да бъдат предвидени други равностойни средства за преминаване, заменящи преходния мостик, например проходи под палубата. В другите места на корабите тип А без средна надстройка устройствата за преминаване трябва да бъдат одобрени от Администрацията и да осигуряват безопасност на екипажа при преминаването му към всички останали части на кораба в процеса на неговата експлоатация.

(3) Трябва да бъде осигурено безопасно и удобно преминаване по преходния мостик към отделните помещения на екипажа, а също и между помещенията на екипажа и машинното отделение.

### Отвори

(4) Незащитените отвори по палубата на надводния борд и носовата част или на разширителните шахти на корабите тип А трябва да бъдат снабдени със сигурни водонепроницаеми капаци от стомана или друг равностоеен материал. Устройства за оттичане на водата от палубата

(5) Корабите тип А с фалшборд трябва да имат открити леерни ограждения, поставени най-малко на половината от дължината на незащитените части на откритата палуба, или други ефективни средства за оттичане на водата. Горният край на ширстрека трябва да бъде разположен толкова ниско, колкото практически е възможно.

(6) Ако надстройките са съединени със средни отдалечени от бордовете надстройки, леерни ограждения трябва да бъдат поставени по цялата дължина на незащитените части на палубата на надводния борд.

## Глава III

### НАДВОДНИ БОРДОВЕ

## Правило 27

### Типове кораби

(1) За изчисляване на надводния борд корабите се разделят на типове А и В.

### Кораби тип А

(2) Кораб тип А е кораб, проектиран за превоз само на течни, наливни товари, товарните танкове на който имат само неголеми отвори за достъп, които се затварят с водонепроницаеми капаци с уплътнители, изработени от стомана или друг равностоен материал. Такъв кораб трябва да има следните характеристики:

(а) голяма конструктивна непрекъснатост и плътност на откритата палуба;

(б) висока степен на безопасност при наводняване, която се обуславя от малката проникваемост на запълнените товарни помещения и от степента на делене на кораба на отсеци.

(3) Корабът тип А, ако неговата дължина е по-голяма от 150 м (492 фута) и той е проектиран така, че при натоварване до лятната товарна водолиния има празни отсеци, трябва да понесе заливането на който и да е от тези празни отсеци, проникваемостта на който се приема равна на 0,95 процента, и да продължи да плава при условията на равновесие, одобрени от Администрацията. На такъв кораб с дължина, по-голяма от 225 м (738 фута), машинното отделение трябва да се разглежда като заливаем отсек, но с проникваемост 0,85 процента.

Като указания за Администрацията следните условия могат да се считат за задоволяващи изискванията:

(а) крайната водолиния на потъване след заливането да се намира под долния край на който и да е отвор, през който може да стане по-нататъшно навлизане на вода;

(б) максималният ъгъл на страничното наклоняване вследствие на несиметричното запълване да е равен приблизително на 15 градуса;

(с) метацентричната височина на кораба в запълнено състояние да е положителна.

(4) На кораб тип А надводният борд трябва да бъде не по-малък от този, който се определя по таблица А от правило 28.

#### Кораби тип В

(5) Всички кораби, които не отговарят на изискванията, отнасящи се за кораби тип А, изложени в алинеи 2 и 3 от това правило, трябва да се разглеждат като кораби тип В.

(6) Корабите тип В, които имат в 1-ви район отвори, снабдени с капаци, отговарящи на изискванията на правило 15 точка 7 или на правило 16, ако за тях не се отнасят разпоредбите на алинеи от 7 до 10 на това правило, надводният борд трябва да се определя на основание таблица В, правило 28.

(7) На всеки кораб от тип В с дължина, по-голяма от 100 м (328 фута), Администрацията може да разреши по-малък надводен борд в сравнение с необходимия съгласно точка 6 от това правило, при условие че:

(а) за защита на екипажа са предвидени съответни мерки;

(б) устройствата за оттичане на водата от палубата отговарят на съответните изисквания;

(с) капациите в 1-ви и 2-ри район отговарят на изискванията на правило 16 и имат съответна якост; особено внимание трябва да се обърне на тяхното уплътнение и на затварящите им устройства;

(д) корабът, натоварен до неговата лятна товарна водолиния, трябва да плава в отговарящо на изискванията състояние на равновесие след заливане на който и да е повреден отсек, с изключение на машинното отделение; проникваемостта на този отсек трябва да се приеме 0,95 процента;

(е) на такъв кораб, ако дължината му е по-голяма от 225 м (738 фута), машинното отделение трябва да се разглежда като заливаем отсек, но с проникваемост 0,85 процента.

Като указание за Администрацията при прилагане на точки 7 (д) и (е) ограниченията, предписани в точки (а), (б) и (с) на алинея 3, могат да се считат за достатъчни.

Съответните изчисления могат да се основават на следните основни предположения:

- вертикалният размер на пробойната да е равен на височината на борда на кораба;

- дълбочината на пробойната да не е по-голяма от 1/5 от широчината (В/5);

- нито една главна напречна преграда да не е повредена;

- височината на центъра на тежестта над основната водолиния да е определена, като се изхожда от пълното натоварване на товарните трюмове с

еднороден товар и с 50 процента от проектната вместимост на течностите, запасите и др., които се изразходват.

(8) При изчисляване на надводния борд за корабите тип В, които отговарят на изискванията на точка 7 от това правило, стойностите от таблица В на правило 28 не трябва да се намаляват повече от 60 процента от разликата между стойностите от таблици В и А за съответните дължини на корабите.

(9) Намалението на табличния надводен борд, допускано от алинея 8, може да бъде увеличено до пълната разлика между стойностите от таблици А и В на правило 28, при условие че корабът отговаря на изискванията на правило 26, алинеи 1, 2, 3, 5 и 6, както, ако той би бил от тип А и освен това задоволява изискванията на точки от (а) до (d), включително на точка 7 от това правило, при условие че в точка (d) заливането на един който и да е повреден отсек се замени със заливането на два които и да са съседни отсеци по дължината на кораба освен машинното отделение. Освен това такъв кораб с дължина над 225 м (738 фута), когато е натоварен до лятната товарна водолиния, трябва да плава в безопасно положение на равновесие след заливане само на машинното отделение, като неговата проникваемост се приеме 0,85 процента.

(10) На корабите тип В, имащи товарни отвори в 1-ви район, снабдени с капаци, които отговарят на изискванията на правило 15, с изключение на алинея 7 от него, трябва да бъде определен надводен борд съгласно с таблица В на правило 28, увеличен със стойностите, приведени в следната таблица: Добавки към табличния надводен борд за кораби тип В с капаци за товарни отвори, неотговарящи на изискванията на правило 15 (7) или 16

Дължина на кораба, м	Добавка към надводния борд, мм
1	2
108 и под	50
109	52
110	55
111	57
112	59
113	62
114	64
115	68
116	70
117	73
118	76
119	80
120	84
121	87
122	91
123	95
124	99
125	103
126	108
127	112
128	116
129	121
130	126

131	131
132	136
133	142
134	147
135	153
136	159
137	164
138	170
139	175
140	181
141	186
142	191
143	196
144	201
145	206
146	210
147	215
148	219
149	224
150	228
151	232
152	236
153	240
154	244
155	247
156	251
157	254
158	258
159	261
160	264
161	267
162	270
163	273
164	275
165	278
166	280
167	283
168	285
169	287
170	290
171	292
172	294
173	297



174	299
175	301
176	304
177	306
178	308
179	311
180	313
181	315
182	318
183	320
184	322
185	325
186	327
187	329
188	332
189	334
190	336
191	339
192	341
193	343
194	346
195	348
196	350
197	353
198	355
199	357
200	358

Добавките към надводния борд при междинни дължини на корабите трябва да бъдат получени чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 200 м, добавките трябва да се определят от Администрацията.

Добавки към табличния надводен борд за кораби тип В с капази за товарни отвори, неотговарящи на изискванията на правило 15 (7) или 16

Дължина на кораба, футове	Добавка към надводния борд, дюймове
1	2
350 и под	2
360	2,3
370	2,6
380	2,9
390	3,3
400	3,7

410	4,2
420	4,7
430	5,2
440	5,8
450	6,4
460	7
470	7,6
480	8,2
490	8,7
500	9,2
510	9,6
520	10
530	10,4
540	10,7
550	11
560	11,4
570	11,8
580	12,1
590	12,5
600	12,8
610	13,1
620	13,4
630	13,6
640	13,9
650	14,1
660	14,3

Добавките към надводния борд за междинни дължини на корабите трябва да бъдат получени чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 660 фута, добавките се определят от Администрацията.

(11) На шалани, баржи или други кораби без собствени средства за движение надводният борд трябва да бъде определен в съответствие с разпоредбите на тези правила. Обаче правила 25, 26, точки 2 и 3, и 39 не се прилагат за баржи, които нямат на борда си хора. На такива баржи, палубата на надводния борд на които има само неголеми входни отвори, затворени, с водонепроницаеми капаци, изработени от стомана или друг равностоен материал, и снабдени с уплътнители, може да бъде определен надводен борд, с 25 процента по-малък от изчисления в съответствие с тези правила.

## Правило 28

### Таблицы за надводния борд

#### Кораби тип А

(1) Табличният надводен борд на кораби тип А се определя по следната таблица:

#### Таблица А

Таблица за надводния борд за кораби тип А

Дължина на кораба, м	Надводен борд, мм
1	2
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334
41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	467
53	478
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559
60	573
61	587
62	600

63	613
64	626
65	639
66	653
67	666
68	680
69	693
70	706
71	720
72	733
73	746
74	760
75	773
76	786
77	800
78	814
79	828
80	841
81	855
82	869
83	883
84	897
85	911
86	926
87	940
88	955
89	969
90	984
91	999
92	1014
93	1029
94	1044
95	1059
96	1074
97	1089
98	1105
99	1120
100	1135
101	1151
102	1166
103	1181
104	1196
105	1212

106	1228
107	1244
108	1260
109	1276
110	1293
111	1309
112	1326
113	1342
114	1359
115	1376
116	1392
117	1409
118	1426
119	1442
120	1459
121	1476
122	1494
123	1511
124	1528
125	1546
126	1563
127	1580
128	1598
129	1615
130	1632
131	1650
132	1667
133	1684
134	1702
135	1719
136	1736
137	1753
138	1770
139	1787
140	1803
141	1820
142	1837
143	1853
144	1870
145	1886
146	1903
147	1919
148	1935

149	1952
150	1968
151	1984
152	2000
153	2016
154	2032
155	2048
156	2064
157	2080
158	2096
159	2111
160	2126
161	2141
162	2155
163	2169
164	2184
165	2198
166	2212
167	2226
168	2240
169	2254
170	2268
171	2281
172	2294
173	2307
174	2320
175	2332
176	2345
177	2357
178	2369
179	2381
180	2393
181	2405
182	2416
183	2428
184	2440
185	2451
186	2463
187	2474
188	2486
189	2497
190	2508
191	2519

192	2530
193	2541
194	2552
195	2562
196	2572
197	2582
198	2592
199	2602
200	2612
201	2622
202	2632
203	2641
204	2650
205	2659
206	2669
207	2678
208	2687
209	2696
210	2705
211	2714
212	2723
213	2732
214	2741
215	2749
216	2758
217	2767
218	2775
219	2784
220	2792
221	2801
222	2809
223	2817
224	2825
225	2833
226	2841
227	2849
228	2857
229	2865
230	2872
231	2880
232	2888
233	2895
234	2903

235	2910
236	2918
237	2925
238	2932
239	2939
240	2946
241	2953
242	2959
243	2966
244	2973
245	2979
246	2986
247	2993
248	3000
249	3006
250	3012
251	3018
252	3024
253	3030
254	3036
255	3042
256	3048
257	3054
258	3060
259	3066
260	3072
261	3078
262	3084
263	3089
264	3095
265	3101
266	3106
267	3112
268	3117
269	3123
270	3128
271	3133
272	3138
273	3143
274	3148
275	3153
276	3158
277	3163



278	3167
279	3172
280	3176
281	3181
282	3185
283	3189
284	3194
285	3198
286	3202
287	3207
288	3211
289	3215
290	3220
291	3224
292	3228
293	3233
294	3237
295	3241
296	3246
297	3250
298	3254
299	3258
300	3262
301	3266
302	3270
303	3274
304	3278
305	3281
306	3285
307	3288
308	3292
309	3295
310	3298
311	3302
312	3305
313	3308
314	3312
315	3315
316	3318
317	3322
318	3325
319	3328
320	3331

321	3334
322	3337
323	3339
324	3342
325	3345
326	3347
327	3350
328	3353
329	3355
330	3358
331	3361
332	3363
333	3366
334	3368
335	3371
336	3373
337	3375
338	3378
339	3380
340	3382
341	3385
342	3387
343	3389
344	3392
345	3394
346	3396
347	3399
348	3401
349	3403
350	3406
351	3408
352	3410
353	3412
354	3114
355	3416
356	3418
357	3420
358	3422
359	3423
360	3425
361	3427
362	3428
363	3430

364

3432

365

3433

Надводният борд за междинни дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 365 м, надводният борд се определя от Администрацията.

Таблица А'

Таблица за надводния борд за кораби тип А

Дължина на кораба, м	Надводен борд, мм
1	2
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334
41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	467
53	478
54	490

55	503
56	516
57	530
58	544
59	559
60	573
61	587
62	600
63	613
64	626
65	639
66	653
67	666
68	680
69	693
70	706
71	720
72	733
73	746
74	760
75	773
76	786
77	800
78	814
79	828
80	841
81	855
82	869
83	883
84	897
85	911
86	926
87	940
88	955
89	969
90	984
91	999
92	1014
93	1029
94	1044
95	1059
96	1074
97	1089

98	1105
99	1120
100	1135
101	1151
102	1166
103	1181
104	1196
105	1212
106	1228
107	1244
108	1260
109	1276
110	1293
111	1309
112	1326
113	1342
114	1359
115	1376
116	1392
117	1409
118	1426
119	1442
120	1459
121	1476
122	1494
123	1511
124	1528
125	1546
126	1563
127	1580
128	1598
129	1615
130	1632
131	1650
132	1667
133	1684
134	1702
135	1719
136	1736
137	1753
138	1770
139	1787
140	1803

141	1820
142	1837
143	1853
144	1870
145	1886
146	1903
147	1919
148	1935
149	1952
150	1968
151	1984
152	2000
153	2016
154	2032
155	2048
156	2064
157	2080
158	2096
159	2111
160	2126
161	2141
162	2155
163	2169
164	2184
165	2198
166	2212
167	2226
168	2240
169	2254
170	2268
171	2281
172	2294
173	2307
174	2320
175	2332
176	2345
177	2357
178	2369
179	2381
180	2393
181	2405
182	2416
183	2428

184	2440
185	2451
186	2463
187	2474
188	2486
189	2497
190	2508
191	2519
192	2530
193	2541
194	2552
195	2562
196	2572
197	2582
198	2592
199	2602
200	2612
201	2622
202	2632
203	2641
204	2650
205	2659
206	2669
207	2678
208	2687
209	2696
210	2705
211	2714
212	2723
213	2732
214	2741
215	2749
216	2758
217	2767
218	2775
219	2784
220	2792
221	2801
222	2809
223	2817
224	2825
225	2833
226	2841

227	2849
228	2857
229	2865
230	2872
231	2880
232	2888
233	2895
234	2903
235	2910
236	2918
237	2925
238	2932
239	2939
240	2946
241	2953
242	2959
243	2966
244	2973
245	2979
246	2986
247	2993
248	3000
249	3006
250	3012
251	3018
252	3024
253	3030
254	3036
255	3042
256	3048
257	3054
258	3060
259	3066
260	3072
261	3078
262	3084
263	3089
264	3095
265	3101
266	3106
267	3112
268	3117
269	3123



270	3128
271	3133
272	3138
273	3143
274	3148
275	3153
276	3158
277	3163
278	3167
279	3172
280	3176
281	3181
282	3185
283	3189
284	3194
285	3198
286	3202
287	3207
288	3211
289	3215
290	3220
291	3224
292	3228
293	3233
294	3237
295	3241
296	3246
297	3250
298	3254
299	3258
300	3262
301	3266
302	3270
303	3274
304	3278
305	3281
306	3285
307	3288
308	3292
309	3295
310	3298
311	3302
312	3305

313	3308
314	3312
315	3315
316	3318
317	3322
318	3325
319	3328
320	3331
321	3334
322	3337
323	3339
324	3342
325	3345
326	3347
327	3350
328	3353
329	3355
330	3358
331	3361
332	3363
333	3366
334	3368
335	3371
336	3373
337	3375
338	3378
339	3380
340	3382
341	3385
342	3387
343	3389
344	3392
345	3394
346	3396
347	3399
348	3401
349	3403
350	3406
351	3408
352	3410
353	3412
354	3114
355	3416

356	3418
357	3420
358	3422
359	3423
360	3425
361	3427
362	3428
363	3430
364	3432
365	3433

Надводният борд за междинни дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 365 м, надводният борд се определя от Администрацията.

Таблица А'

**Таблица за надводния борд за кораби тип А**

Дължина на кораба, футове	Надводен борд, дюймове
1	2
80	8
90	8,9
100	9,8
110	10,8
120	11,9
130	13
140	14,2
150	15,5
160	16,9
170	18,3
180	19,8
190	21,3
200	22,9
210	24,5
220	26,2
230	27,8
240	29,5
250	31,1
260	32,8
270	34,6
280	36,3
290	38
300	39,7

310	41,4
320	43,2
330	45
340	46,9
350	48,8
360	50,7
370	52,7
380	54,7
390	56,8
400	58,8
410	60,9
420	62,9
430	65
440	67
450	69,1
460	71,1
470	73,1
480	75,1
490	77,1
500	79
510	80,9
520	82,7
530	84,5
540	86,3
550	88
560	89,6
570	91,1
580	92,6
590	94,1
600	95,5
610	96,9
620	98,3
630	99,6
640	100,9
650	102,1
660	103,3
670	104,4
680	105,5
690	106,6
700	107,7
710	108,7
720	109,7
730	110,7

740	111,7
750	112,6
760	113,5
770	114,4
780	115,3
790	116,1
800	117
810	117,8
820	118,6
830	119,3
840	120,1
850	120,7
860	121,4
870	122,1
880	122,7
890	123,4
900	124
910	124,6
920	125,2
930	125,7
940	126,2
950	126,7
960	127,2
970	127,7
980	128,1
990	128,6
1000	129
1010	129,4
1020	129,9
1030	130,3
1040	130,7
1050	131
1060	131,4
1070	131,7
1080	132
1090	132,3
1100	132,6
1110	132,9
1120	133,2
1130	133,5
1140	133,8
1150	134
1160	134,3

1170	134,5
1180	134,7
1190	135
1200	135,2

Надводният борд за междинни дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 1200 фута, надводният борд се определя от Администрацията.

Кораби тип В

(2) Табличният надводен борд за корабите тип В се определя по следната таблица:

Таблица В

Таблица за надводния борд за кораби тип В

Дължина на кораба, м	Надводен борд, мм
1	2
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334
41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420

49	432
50	443
51	455
52	467
53	478
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559
60	573
61	587
62	601
63	615
64	629
65	644
66	659
67	674
68	689
69	705
70	721
71	738
72	754
73	769
74	784
75	800
76	816
77	833
78	850
79	868
80	887
81	905
82	923
83	942
84	960
85	978
86	996
87	1015
88	1034
89	1054
90	1075
91	1096

92	1116
93	1135
94	1154
95	1172
96	1190
97	1209
98	1229
99	1250
100	1271
101	1293
102	1315
103	1337
104	1359
105	1380
106	1401
107	1421
108	1440
109	1459
110	1479
111	1500
112	1521
113	1543
114	1565
115	1587
116	1609
117	1630
118	1651
119	1671
120	1690
121	1709
122	1729
123	1750
124	1771
125	1793
126	1815
127	1837
128	1859
129	1880
130	1901
131	1921
132	1940
133	1959
134	1979



135	2000
136	2021
137	2043
138	2065
139	2087
140	2109
141	2130
142	2151
143	2171
144	2190
145	2209
146	2229
147	2250
148	2271
149	2293
150	2315
151	2334
152	2354
153	2375
154	2396
155	2418
156	2440
157	2460
158	2480
159	2500
160	2520
161	2540
162	2560
163	2580
164	2600
165	2620
166	2640
167	2660
168	2680
169	2698
170	2716
171	2735
172	2754
173	2774
174	2795
175	2815
176	2835
177	2855

178	2875
179	2895
180	2915
181	2933
182	2952
183	2970
184	2988
185	3007
186	3025
187	3044
188	3062
189	3080
190	3098
191	3116
192	3134
193	3151
194	3167
195	3285
196	3202
197	3219
198	3235
199	3249
200	3264
201	3280
202	3296
203	3313
204	3330
205	3347
206	3363
207	3380
208	3397
209	3413
210	3430
211	3445
212	3460
213	3475
214	3490
215	3505
216	3520
217	3537
218	3554
219	3570
220	3586

221	3601
222	3615
223	3630
224	3645
225	3660
226	3675
227	3690
228	3705
229	3720
230	3735
231	3750
232	3765
233	3780
234	3795
235	3808
236	3821
237	3835
238	3849
239	3864
240	3880
241	3893
242	3906
243	3920
244	3934
245	3949
246	3965
247	3978
248	3992
249	4005
250	4018
251	4032
252	4045
253	4058
254	4072
255	4085
256	4098
257	4112
258	4125
259	4139
260	4152
261	4165
262	4177
263	4189

264	4201
265	4214
266	4227
267	4240
268	4252
269	4264
270	4276
271	4289
272	4302
273	4315
274	4327
275	4339
276	4350
277	4362
278	4373
279	4385
280	4397
281	4408
282	4420
283	4432
284	4443
285	4455
286	4467
287	4478
288	4490
289	4502
290	4513
291	4525
292	4537
293	4548
294	4560
295	4572
296	4583
297	4595
298	4607
299	4618
300	4630
301	4642
302	4654
303	4665
304	4676
305	4686
306	4695

307	4704
308	4714
309	4725
310	4736
311	4748
312	4757
313	4768
314	4779
315	4790
316	4801
317	4812
318	4823
319	4834
320	4844
321	4855
322	4866
323	4878
324	4890
325	4899
326	4909
327	4920
328	4931
329	4943
330	4955
331	4965
332	4975
333	4985
334	4995
335	5005
336	5015
337	5025
338	5035
339	5045
340	5055
341	5065
342	5075
343	5086
344	5097
345	5108
346	5119
347	5130
348	5140
349	5150

350	5160
351	5170
352	5180
353	5190
354	5200
355	5210
356	5220
357	5230
358	5240
359	5250
360	5260
361	5268
362	5276
363	5285
364	5294
365	5303

Надводният борд за междинните дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация.  
 За кораби с дължина, по-голяма от 365 м, надводният борд се определя от Администрацията.

Таблица В'

Таблица за надводния борд за кораби тип В'

Дължина на кораба, м	Надводен борд, мм
1	2
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334

41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	467
53	478
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559
60	573
61	587
62	601
63	615
64	629
65	644
66	659
67	674
68	689
69	705
70	721
71	738
72	754
73	769
74	784
75	800
76	816
77	833
78	850
79	868
80	887
81	905
82	923
83	942

84	960
85	978
86	996
87	1015
88	1034
89	1054
90	1075
91	1096
92	1116
93	1135
94	1154
95	1172
96	1190
97	1209
98	1229
99	1250
100	1271
101	1293
102	1315
103	1337
104	1359
105	1380
106	1401
107	1421
108	1440
109	1459
110	1479
111	1500
112	1521
113	1543
114	1565
115	1587
116	1609
117	1630
118	1651
119	1671
120	1690
121	1709
122	1729
123	1750
124	1771
125	1793
126	1815



127	1837
128	1859
129	1880
130	1901
131	1921
132	1940
133	1959
134	1979
135	2000
136	2021
137	2043
138	2065
139	2087
140	2109
141	2130
142	2151
143	2171
144	2190
145	2209
146	2229
147	2250
148	2271
149	2293
150	2315
151	2334
152	2354
153	2375
154	2396
155	2418
156	2440
157	2460
158	2480
159	2500
160	2520
161	2540
162	2560
163	2580
164	2600
165	2620
166	2640
167	2660
168	2680
169	2698

170	2716
171	2735
172	2754
173	2774
174	2795
175	2815
176	2835
177	2855
178	2875
179	2895
180	2915
181	2933
182	2952
183	2970
184	2988
185	3007
186	3025
187	3044
188	3062
189	3080
190	3098
191	3116
192	3134
193	3151
194	3167
195	3285
196	3202
197	3219
198	3235
199	3249
200	3264
201	3280
202	3296
203	3313
204	3330
205	3347
206	3363
207	3380
208	3397
209	3413
210	3430
211	3445
212	3460

213	3475
214	3490
215	3505
216	3520
217	3537
218	3554
219	3570
220	3586
221	3601
222	3615
223	3630
224	3645
225	3660
226	3675
227	3690
228	3705
229	3720
230	3735
231	3750
232	3765
233	3780
234	3795
235	3808
236	3821
237	3835
238	3849
239	3864
240	3880
241	3893
242	3906
243	3920
244	3934
245	3949
246	3965
247	3978
248	3992
249	4005
250	4018
251	4032
252	4045
253	4058
254	4072
255	4085

256	4098
257	4112
258	4125
259	4139
260	4152
261	4165
262	4177
263	4189
264	4201
265	4214
266	4227
267	4240
268	4252
269	4264
270	4276
271	4289
272	4302
273	4315
274	4327
275	4339
276	4350
277	4362
278	4373
279	4385
280	4397
281	4408
282	4420
283	4432
284	4443
285	4455
286	4467
287	4478
288	4490
289	4502
290	4513
291	4525
292	4537
293	4548
294	4560
295	4572
296	4583
297	4595
298	4607

299	4618
300	4630
301	4642
302	4654
303	4665
304	4676
305	4686
306	4695
307	4704
308	4714
309	4725
310	4736
311	4748
312	4757
313	4768
314	4779
315	4790
316	4801
317	4812
318	4823
319	4834
320	4844
321	4855
322	4866
323	4878
324	4890
325	4899
326	4909
327	4920
328	4931
329	4943
330	4955
331	4965
332	4975
333	4985
334	4995
335	5005
336	5015
337	5025
338	5035
339	5045
340	5055
341	5065

342	5075
343	5086
344	5097
345	5108
346	5119
347	5130
348	5140
349	5150
350	5160
351	5170
352	5180
353	5190
354	5200
355	5210
356	5220
357	5230
358	5240
359	5250
360	5260
361	5268
362	5276
363	5285
364	5294
365	5303

Надводният борд за междинните дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация.

За кораби с дължина, по-голяма от 365 м, надводният борд се определя от Администрацията.

Таблица В'

**Таблица за надводния борд за кораби тип В'**

Дължина на кораба, футове	Надводен борд, дюймове
1	2
80	8
90	8,9
100	9,8
110	10,8
120	11,9
130	13
140	14,2
150	15,5
160	16,9

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

600	116,8
610	119
620	121,1
630	123,2
640	125,3
650	127,3
660	129,3
670	131,3
680	133,3
690	135,3
700	137,1
710	139
720	140,9
730	142,7
740	144,5
750	146,3
760	148,1
770	149,8
780	151,5
790	153,2
800	154,8
810	156,4
820	158
830	159,6
840	161,2
850	162,8
860	164,3
870	165,9
880	167,4
890	168,9
900	170,4
910	171,8
920	173,3
930	174,7
940	176,1
950	177,5
960	178,9
970	180,3
980	181,7
990	183,1
1000	184,4
1010	185,8
1020	187,2



1030	188,5
1040	189,8
1050	191
1060	192,3
1070	193,5
1080	194,8
1090	196,1
1100	197,3
1110	198,6
1120	199,9
1130	201,2
1140	202,3
1150	203,5
1160	204,6
1170	205,8
1180	206,9
1190	208,1
1200	209,3

Надводният борд за междинни дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация. За кораби с дължина, по-голяма от 1200 фута, надводният борд се определя от Администрацията.

#### Правило 29

Поправка на надводния борд за кораби с дължина, по-малка от 100 м (328 фута)

Табличният надводен борд за корабите тип В с дължина от 24 м (79 фута) до 100 м (328 фута), които имат закрити надстройки с изчислителна дължина 35% от дължината на кораба или по-малка, трябва да бъде увеличен със:

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

където:

L е дължината на кораба в метри;

E - изчислителната дължина на надстройките в метри, определена в съответствие с правило 35,

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

където:

L е дължината на кораба във футове;

E - изчислителната дължина на надстройките във футове, определена в съответствие с правило 35.

### Правило 30

Поправка за коефициента на общата пълнота

В случаите, когато коефициентът на общата пълнота (Съ) е по-голям от 0,68, табличният надводен борд, определен с правило 28 и изменен съгласно правила 27(8), 27(10) и 29, ако те са приложими, трябва да бъде умножен с коефициента

$$C_s + 0,68$$

---

$$1,36$$

### Правило 31

Поправка за височината на борда

(1) Ако  $D$  превишава  $\frac{L}{15}$ , надводният борд

трябва да бъде увеличен с  $(D - \frac{L}{15}) R$  милиметра,

където  $R = \frac{L}{0,48}$  при дължина на кораба, по-малка от 120 м, и  $R=250$  при дължина на кораба

120 м и по-голяма, или  $(D - \frac{L}{15}) R$  дюйма,

където  $R = \frac{L}{131,2}$  при дължина на кораба,

по-малка от 393,6 фута и  $R=3$  при дължина на кораба 393,6 фута и по-голяма.

(2) Когато  $D$  е по-малко от  $\frac{L}{15}$ , намаление

на надводния борд не трябва да се прави, с изключение при кораби със закрити надстройки, простиращи се най-малко на 0,6 L в средната част заедно с непрекъснатата надстройка или с отделни закрити надстройки, простиращи се по цялата дължина на кораба, за които кораби надводният борд трябва да бъде намален със стойността, предписана в алинея 1 на това правило.

(3) Когато височината на надстройката или рубката е по-малка от стандартната, предписана в правило 33, намалението трябва да бъде

пропорционално на отношението на действителната височина към стандартната.

### Правило 32

Поправка за положението на палубната линия

Когато действителната височина на борда до горния край на палубната линия е по-голяма или по-малка от коригираната височина  $D$ , тогава разликата от височините трябва да бъде съответно прибавена или извадена от височината на надводния борд.

### Правило 33

Стандартна височина на надстройките

Стандартната височина на надстройките е дадена в следната таблица:

Стандартна височина в метри

$L$ , м	Повдигнат квартердек	Всички останали надстройки
30 или по-малко	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 или повече	1,80	2,30

**Стандартни височини във футове**

$L$ , футове	Повдигнат квартердек	Всички останали надстройки
98,5 или по-малко	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 или повече	5,9	7,5

Стандартната височина за междинни дължини на корабите се определя чрез линейна интерполация.

### Правило 34

Дължина на надстройките

- (1) С изключение на положенията, предвидени в точка 2 на това правило, дължината на една надстройка ( $S$ ) е равна на средната стойност на дължините на тези части на надстройката, които се намират в границите на дължината ( $L$ ).
- (2) Когато крайната преграда на закрыта надстройка има плавна изпъкнала форма, дължината на надстройката може да бъде увеличена с две трети от дължината на частта от надстройката, образувана от изпъкналата преграда. Най-голямото увеличение обаче не трябва да бъде по-голямо от половината широчина на надстройката, измерена в точката на съединяването на посочената изпъкнала преграда с борда на надстройката.

### Правило 35

Изчислителна дължина на надстройката

- (1) С изключение на случаите, предвидени в точка 2 на това правило, изчислителната дължина ( $E$ ) на закрыта надстройка със стандартна височина е равна на нейната действителна дължина.
- (2) Във всички случаи, когато една закрыта надстройка със стандарт на

височина не достига до бордовете на кораба, както е допуснато в правило 3(10), изчислителната дължина трябва да бъде равна на действителната дължина (E), умножена с отношението  $b/B$ , където:

S

b е широчината на надстройката в средата на нейната дължина;

B - широчината на кораба в средата на дължината на надстройката.

S

Ако надстройката не достига до бордовете в определена част от нейната дължина, това изменение се прилага само за тази недостигаща до бордовете част.

(3) Ако височината на закрита надстройка е по-малка от стандартната, изчислителната ѝ дължина трябва да бъде равна на действителната дължина, намалена пропорционално на отношението на фактическата височина към стандартната височина. Ако височината на надстройката е по-голяма от стандартната, изчислителната дължина на надстройката не трябва да се увеличава.

(4) Изчислителната дължина на повдигнатия кварталдек, ако той има непрекъсната крайна преграда, се равнява на неговата действителна дължина, без тя да надвишава  $0,6 L$ . Ако преградата има изрези, повдигнатият кварталдек трябва да се разглежда като ют с височина, по-малка от стандартната.

(5) Изчислителната дължина на незакрити надстройки се приема равна на нула.

## Правило 36

### Рубки

(1) Рубка или всяка подобна на нея конструкция, която не достига до бордовете на кораба, се взема под внимание при следните условия:

(a) якостта на рубката да бъде не по-малка от якостта на надстройката;

(b) товарните отвори да бъдат разположени на палубата на рубката;

техните комингси и капацы да отговарят на изискванията на правила от 13 до 16; широчината на палубния стрингер да осигурява добър преход и достатъчна напречна якост; все пак на палубата на надводния борд могат да бъдат допуснати малки отвори с водонепроницаеми капацы;

(c) горната палуба на рубката или палубите на отделните рубки, свързани с надстройките посредством постоянни мостици, трябва да представлява постоянна работна площадка, простираща се от носа до кърмата и снабдена с леерно ограждение;

(d) вентилаторите да са защитени от рубката, а също и с водонепроницаеми капацы или други равностойни средства;

(e) леерните устройства на откритите части на палубата на надводния борд в района на рубката да бъдат поне най-малко на половината от тяхната дължина;

(f) машинните шахти да са защитени от рубката или надстройката, която има най-малко стандартна височина, или от полурубката със същата височина и равноценна якост;

(g) широчината на рубката да не е по-малка от  $0,6 B$ ;

(h) ако на кораба няма надстройка, дължината на рубката да не е по-малка от  $0,6 L$ .

(2) За изчислителна дължина на рубката се приема нейната действителна дължина, намалена с отношението на средната ѝ широчина към B.

(3) Стандартната височина на рубката е равна на стандартната височина на надстройката, но не и на повдигнатия кварталдек.

(4) Когато височината на рубката е по-малка от стандартната, нейната изчислителна дължина се намалява пропорционално на отношението на действителната височина към стандартната. Ако височината на комингсите на отворите по палубата на рубката е по-малка от предписаната в правило 15(1), действителната височина на рубката трябва да се намали с разликата между действителната и предписаната височина на комингсите.

## Правило 37

### Поправка за надстройки и рубки

(1) Когато изчислителната дължина на надстройките и на рубките е равна

на  $L$ , намалението на надводния борд трябва да бъде 350 мм за кораби с дължина 24 м, 860 мм за кораби с дължина 85 м и 1070 мм за кораби с дължина 122 м и повече (14 дюйма за кораби с дължина 79 фута, 34 дюйма за кораби с дължина 279 фута и 42 дюйма за кораби с дължина 400 фута и повече); намаленията за междинни дължини трябва да се определят чрез линейна интерполация.

(2) Когато сборната изчислителна дължина на надстройките и рубките е по-малка от  $L$ , намалението в проценти от посочените по-горе стойности трябва да бъде определено по една от следните таблици:

#### Процентно намаление за корабите тип А

	Сборна изчислителна дължина $L$ на надстройките и рубките										
	$0,1 L$	$0,2 L$	$0,3 L$	$0,4 L$	$0,5 L$	$0,6 L$	$0,7 L$	$0,8 L$	$0,9 L$	$1,0 L$	
Процентно намаление за всички типове надстройки	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Процентното намаление за междинни дължини на надстройките се определя чрез линейна интерполация.

#### Процентно намаление за корабите тип В

Редове		Сборна изчислителна дължина $L$ на надстройките и рубките										
		$0,2 L$	$0,3 L$	$0,4 L$	$0,5 L$	$0,6 L$	$0,7 L$	$0,8 L$	$0,9 L$	$L$		
I	Кораби с бак и без отделна средна надстройка	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
II	Кораби с бак и с отделна средна надстройка	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Процентното намаление за междинни дължини на надстройките се определя чрез линейна интерполация.

(3) За корабите тип В:

(а) ако изчислителната дължина на средната надстройка е по-малка от  $0,2 L$ , стойностите на процентите се определят чрез линейна интерполация между редовете I и II;

(б) ако изчислителната дължина на бака е по-голяма от  $0,4 L$ , стойностите на процентите се определят по ред II.

(с) ако изчислителната дължина на бака е по-малка от  $0,07 L$ , посочените по-горе стойности на процентите се намаляват със:

$$5 \cdot (0,07 L - f)$$

$$0,07 L$$

където  $f$  е изчислителната дължина на бака.

### Правило 38

#### Седловатост

##### Общи положения

- (1) Седловатостта трябва да се измерва при борда от палубата до основната линия, прекарана успоредно на киловата линия и минаваща през точката на седловатостта, разположена в средата на дължината  $L$ .
- (2) На кораби, проектирани с диферент, седловатостта трябва да се измерва спрямо основната линия, прекарана успоредно на конструктивната товарна водолиния.
- (3) На равнопалубните кораби и на корабите с отделени една от друга надстройки седловатостта трябва да се измерва при палубата на надводния борд.
- (4) На кораби с необикновени форми на съединяване на палубата с борда, при които тази част на борда има стъпаловидна форма, седловатостта трябва да се разглежда спрямо еквивалентната височина в средата на кораба.
- (5) На кораби с надстройка със стандартна височина, простираща се по цялата дължина на палубата на надводния борд, седловатостта трябва да се измерва при палубата на надстройката. Ако височината  $h$  е по-голяма от стандартната, най-малката разлика ( $Z$ ) между действителната и стандартната височина трябва да се прибави към всяка крайна ордината. Аналогично на това междинните ординати на разстояние  $L/6$  и  $L/3$  от всеки перпендикуляр трябва да бъдат съответно увеличени с  $0,444Z$  и  $0,111Z$ .
- (6) Ако палубата на закритата надстройка има поне същата седловатост като седловатостта на откритата палуба на надводния борд, седловатостта на закритата част на палубата на надводния борд не трябва да се взема под внимание.
- (7) Ако закритият ют или бак имат стандартна височина и седловатостта им е по-голяма от седловатостта на палубата на надводния борд или височината им е по-голяма от стандартната, седловатостта на палубата на надводния борд трябва да бъде увеличена, както е предвидено в алинея 12 на това правило.

##### Стандартен профил на седловатостта

- (8) Ординатите на стандартния профил на седловатостта са дадени в следната таблица:

##### Стандартен профил на седловатостта ( $L$ в метри)

Място	Ординати (в милиметри)	Коефициент
Кърмови перпендикуляр	$L$ + 10) 1	
Кърмова половина	3	
	$L$	
11,1(	_____ + 10) 3	
	3	
	$L$	
2,8(	_____ + 10) 3	
	3	
0		1

	0			1
		$L$		
	5,6(	_____	+ 10)	3
		3		
Носова половина			$L$	
	22,2(	_____	+ 10)	3
		3		
		$L$		
	_____	+ 10)	1	
	3			

**Стандартен профил на седловатостта ( $L$  във футове)**

	Място	Ординати в дюймова	Коефициент
	Кърмови перпендикуляр	$0,1 L + 10$	1
Кърмова половина	$1/6 L$ от кърм. перп.	$0,0444 L + 4,44$	3
	$0,0111 L + 1,11$	3	
	0	1	
	0	1	
Носова половина	$1/3 L$ от нос. перп.	$0,0222 L + 2,22$	3
	$0,0888 L + 8,88$	3	
	$0,2 L + 20$	1	

**Определяне отклоненията от стандартния профил на седловатостта**

(9) Ако профилът на седловатостта се отличава от стандартния, четирите ординати на всеки профил в носовата или кърмовата половина на кораба трябва да се умножат на съответните коефициенти, приведени в таблицата на ординатите в алинея 8.

Разликата между сумите, съответстващи на произведенията на приетата и стандартната седловатост, разделена на 8, определя недостига или излишъка на седловатост в носовата и кърмовата половина. Средната аритметична стойност на излишъка или недостига в носовата или в кърмовата половина определя излишъка или недостига на седловатостта на палубата.

(10) Ако кърмовата половина на профила на седловатостта е по-голяма от стандартната, а носовата - по-малка, излишъкът от седловатостта не се взема под внимание, а се държи сметка само за недостига.

(11) Ако носовата половина на профила на седловатостта е по-голяма от стандартната, а кърмовата е не по-малка от 75 процента от стандартната седловатост, излишъкът трябва да се отчита; ако кърмовата половина е по-малка от 50 процента от стандартната, излишъкът на седловатостта в носа не трябва да се отчита; ако кърмовата седловатост е 50 - 75 процента от стандартната, отчита се пропорционалната поправка на излишъка от седловатост в носа.

(12) Когато се държи сметка за влиянието на седловатостта на юта или бака, трябва да се използва формулата

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

където:  $s$  е поправката на седловатостта, която се изважда от недостига или се прибавя към излишъка на седловатост;

$y$  - разликата между действителната и стандартната височина на надстройките в края на седловатостта;

$L'$  - средната дължина на закрития ют или бак, без да надвишава  $0,5L$ ;

$L$  - дължината на кораба, определението на която е дадено в правило 3(1) на това приложение.

Посочената по-горе формула се използва в случаите, когато кривата на седловатостта е парабола, допирателна към действителната крива на седловатостта при палубата на надводния борд и пресичаща крайната ордината в точка, лежаща под палубата на надстройката, на разстояние, равно на стандартната височина на надстройката. Палубата на надстройките в която и да е точка не трябва да отстои от тази крива на разстояние, по-малко от стандартната височина на надстройката. Тази крива трябва да се използва при определяне профила на седловатостта на носовата и кърмовата част на кораба.

Поправка за отклонение от стандартния профил на седловатостта

(13) Поправката за седловатост е произведението на големината на недостига или излишъка на седловатостта (вж. алинеи от 9 до 11 на това правило) и стойността, определена по формулата

$$0,75 - \frac{S}{2L}$$

където  $S$  е общата дължина на закритите надстройки.

Поправка за недостига на седловатост

(14) Ако седловатостта е по-малка от стандартната, поправката за недостига на седловатост (вж. точка 13 на това правило) трябва да се прибави към височината на надводния борд.

Намаление за излишък на седловатост

(15) На кораби, на които закритата надстройка се простира на  $0,1L$  към носа и  $0,1L$  към кърмата от средата на кораба, поправката за излишък на седловатост, определена в съответствие с текста на алинея 13 на това правило, трябва да се извади от височината на надводния борд; на кораби без закритата надстройка в средата на кораба надводният борд не се намалява; ако закритата надстройка се простира на разстояние, по-малко от  $0,1L$  към носа и  $0,1L$  към кърмата от средата на кораба, намалението се определя чрез линейна интерполация. Най-голямото намаление за излишък на седловатост не трябва да бъде по-голямо от 125 мм на 100 м дължина (1 1/2 дюйма на 100 фута дължина).

Правило 39

Минимална височина в носа

(1) Височината в носа, определена като вертикално разстояние по носовия перпендикуляр от водолинията, съответстваща на определения летен надводен борд и изчисления диферент до горната повърхност на откритата палуба при борда, трябва да бъде не по-малка от:  
за кораби с дължина, по-малка от 250 м:



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

за кораби с дължина 250 м и повече:

$$7000 \frac{1,36}{Cb + 0,68} \text{ мм},$$

където:  $L$  е дължината на кораба в метри;

$Cb$  - коефициентът на общата пълнота, който трябва да се приеме не по-малък от 0,68,

или

за кораби с дължина, по-малка от 820 фута:

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

за кораби с дължина 820 фута и повече:

$$275,6 \frac{1,36}{Cb + 0,68} \text{ дюйма},$$

където:  $L$  е дължината на кораба в метри;

$C$  - коефициентът на общата пълнота, който трябва да се приеме не

по-малък от 0,68.

(2) Ако височината в носа, предписана в алинея 1 на това правило, се осигурява със седловатостта, седловатостта трябва да обхване най-малко 15 процента от дължината на кораба, измерена от носовия перпендикуляр. Ако тя се осигурява с надстройка, такава надстройка трябва да обхване дължината от вълнореза до точката, отстояща на разстояние най-малко  $0,07L$  към кърмата от носовия перпендикуляр, и да отговаря на следните изисквания:

(а) за кораби с дължина, по-малка от 100 м (328 фута), тя трябва да бъде закрыта съгласно правило 3(10);

(б) за кораби с дължина, по-голяма от 100 м (328 фута), тя може да не бъде в съответствие с правило 3(10), но трябва да бъде снабдена с устройства за закриване, одобрени от Администрацията.

(3) Кораби, които поради особени изисквания на експлоатацията не могат да удовлетворят изискванията на алинеи 1 и 2 на това правило, могат да бъдат представени за специално разглеждане от Администрацията.

## Правило 40

### Минимални надводни бордове

#### Летен надводен борд

(1) Минималният летен надводен борд е надводният борд, получен от таблиците на правило 28 и изменен с поправките, посочени в правило 27, ако

те са приложими, както и с поправките в правила 29, 30, 31, 32, 37 и 38 и с тези от правило 39, ако трябва и те да се вземат под внимание.

(2) Надводният борд в солена вода, изчислен в съответствие с точка 1 на това правило, но без поправка за палубната линия, както това е предвидено в правило 32, трябва да бъде не по-малък от 50 мм (2 дюйма). За кораби, имащи в 1-ви район отвори с капаци, които не отговарят на изискванията на правила 15(7), 16 или 26, надводният борд трябва да бъде не по-малък от 150 мм (6 дюйма).

#### Тропически надводен борд

(3) Минималният тропически надводен борд е надводният борд, получен чрез изваждане от летния надводен борд на  $1/48$  от лятното газене, измерено от горната страна на хоризонталния кил до центъра на кръга на знака на товарните водолинии.

(4) Надводният борд в солена вода, изчислен в съответствие с алинея 1 на това правило, но без поправка за палубната линия, както това е предвидено в правило 32, не трябва да бъде по-малък от 50 мм (2 дюйма). За кораби, които имат в 1-ви район отвори с капаци, неотговарящи на изискванията на правила 15(7), 16 или 26, надводният борд трябва да бъде не по-малък от 150 мм (6 дюйма).

#### Зимен надводен борд

(5) Минималният зимен надводен борд е надводният борд, получен с добавката към летния надводен борд на  $1/48$  от лятното газене, измерено от горната страна на хоризонталния кил до центъра на кръга на знака на товарните водолинии.

#### Зимен надводен борд в Северния Атлантически океан

(6) Минималният надводен борд за корабите с дължина, по-малка от 100 м (328 фута), които плават в Северния Атлантически океан, съгласно определението в правило 52 на приложение II през зимния сезон е зимният надводен борд, увеличен с 50 мм (2 дюйма). За другите кораби зимният надводен борд за Северния Атлантически океан е зимният надводен борд.

#### Надводен борд в сладка вода

(7) Минималният надводен борд в сладка вода със специфично тегло 1,0 се получава, като от минималния надводен борд в солена вода се извади

?

\_\_\_\_\_ сантиметра (дюйма),

40T

където: е водоизместването на кораба в солена вода по лятната товарна водолиния, в тонове;

T - броят на тоновете на един сантиметър (дюйм) газене в солена вода при лятната товарна водолиния.

(8) Когато водоизместването по лятната товарна водолиния не може да бъде определено, намалението трябва да бъде  $1/48$  от лятното газене, измерено от горната страна на хоризонталния кил до центъра на кръга на знака на товарните водолинии.

#### Глава IV

СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА КОРАБИ, НА КОИТО СЕ ОПРЕДЕЛЯ НАДВОДЕН БОРД ЗА ПРЕВОЗВАНЕ НА ДЪРВЕН ТОВАР

## Област на приложение на тази глава

Правила от 42 до 45 включително се прилагат само за кораби, на които се определя надводен борд за превозване на дървен товар.

### Правило 42

#### Определения

(1) Палубен дървен товар. Терминът "палубен дървен товар" означава дървен товар, който се превозва на откритите части на палубата, на надводния борд или надстройките. Този термин не се отнася за дървесинната маса (пулп) или подобен на нея товар.

(2) Товарна марка за дървен товар. Дървеният палубен товар може да се разглежда като придаващ на кораба определена допълнителна плавучест и повишена защита от действието на морето. По тази причина за корабите, превозващи дървен палубен товар, може да се допусне намаление на надводния борд, изчислен в съответствие с изискванията на правило 45, и нанасяне на марки на бордовете на кораба в съответствие с изискванията на правило 6(3) и (4). Обаче, за да се приеме такъв специален надводен борд, палубният дървен товар трябва да отговаря на определени условия, изложени по-долу в правило 44, и самият кораб също трябва да удовлетворява определени условия, свързани с неговата конструкция и изложени в правило 43.

### Правило 43

#### Конструкция на кораба

##### Надстройки

(1) Корабът трябва да има бак с минимум стандартната височина и с дължина, не по-малка от 0,07 L. Освен това, ако корабът има дължина, по-малка от 100 м (328 фута), той трябва да има в кърмата с ют с височина, най-малко равна на стандартната, или повдигнат кварталдек с палубна рубка, или стоманена козирка с достатъчна якост и с обща височина най-малко същата.

##### Цистерни в двойното дъно

(2) Междудънните цистерни, разположени в района на половината дължина на кораба в средната му част, трябва да имат сигурно водонепроницаемо надлъжно разделяне с прегради.

##### Фалшборд

(3) Корабът трябва да има или постоянен фалшборд, снабден с необходимите щормови капаци с височина не по-малка от 1 м (39 1/2 дюйма), специално подкрепен в горния край и поддържан със стойки с достатъчна якост, прикрепени към палубата, или сигурни леерни устройства със същата височина и конструкция с достатъчна якост.

### Правило 44

#### Поставяне на товара

##### Общи положения

(1) Отворите на откритата палуба, върху които се нарежда товарът, трябва да бъдат сигурно затворени и заклинени.

(2) Палубният дървен товар трябва да се поставя най-малко по цялата налична дължина между надстройките. Ако няма ограничаваща кърмова надстройка, дървеният товар трябва да се поставя поне до задния край на последния кърмови отвор. Дървеният товар трябва да се нарежда възможно най-плътно на височина, не по-малка от стандартната височина на надстройките.

(3) На кораб, плаващ през зимата в сезонна зимна зона, височината на палубния товар върху откритата палуба не трябва да превишава една трета от най-голямата широчина на кораба.

(4) Дървеният палубен товар трябва да бъде компактно нареден, завързан и закрепен. В никакъв случай той не трябва да затруднява навигацията и експлоатацията на кораба.

#### Стойки

(5) Ако видът на превозвания дървен товар е такъв, че са необходими стойки, те трябва да бъдат с достатъчна якост, като се има предвид широчината на кораба; разстоянието между тях трябва да съответства на дължината и вида на превозвания дървен товар, но не трябва да бъде по-голямо от 3 м (9,8 фута). За закрепването на стойките трябва да бъдат предвидени ъгълници с достатъчна якост, метални гнезда или други подобни сигурни средства.

#### Средства за закрепване на товара

(6) Палубният дървен товар трябва да бъде сигурно закрепен по цялата си дължина с отделни опасващи го средства, разположени на разстояние едно от друго не по-голямо от 3 м (9,8 фута). Халките за тези укрепителни средства трябва да бъдат сигурно закрепени към ширстрека или към палубния стрингер на разстояние една от друга не по-голямо от 3 м (9,8 фута).

Разстоянието от крайната преграда на надстройката до първата халка не трябва да превишава 2 м (6,6 фута). Когато липсва преграда, предвидените халки и средства за завързване трябва да бъдат на разстояние съответно 0,6 м (23 1/2 дюйма) и 1,5 м (4,9 фута) от краищата на палубния дървен товар.

(7) Средствата за завързване трябва да представляват метална верига от къси звена с калибър не по-малък от 19 мм (3/4 дюйма) или еластично стоманено въже с равностойна якост и да бъдат снабдени с окачаща кука и винтови обтегачи, които трябва да бъдат винаги достъпни. При използване на стоманено въже към него трябва да се съединява част от верига с дълги звена, чрез които да може да се регулира дължината на въжето.

(8) Ако дървеният товар има дължина, по-малка от 3,6 м (11,8 фута), разстоянието между средствата за завързване трябва да бъде намалено или трябва да бъдат взети други съответни мерки с оглед на споменатата по-горе дължина на товара.

(9) Здравината на всички устройства, необходими за закрепване на средствата за завързване, трябва да съответства на якостта на тези средства.

#### Устойчивост

(10) Трябва да бъдат взети всички мерки за осигуряване на съответен запас на устойчивост при всички стадии на рейса, като се държи сметка за възможното увеличаване на теглото на палубния товар, например вследствие на измокряне на товара или заледяване, а също и за намаляването на теглото на кораба, например вследствие на разхода на гориво и различните запаси.

Защита на екипажа, достъп в машинното отделение и др.

(11) В допълнение към изискванията на правило 25 (5) от това приложение леерни ограждения или спасителни леери с разстояние не по-голямо от 330 мм (13 дюйма) между тях трябва да бъдат поставени от всяка страна на палубния товар с височина не по-малка от 1 м (39 дюйма) над товара.

#### Рулево устройство

(12) Рулевото устройство трябва да бъде сигурно защитено от всяко повреждане от товара и да бъде, доколкото е възможно, по-достъпно. Трябва да бъде предвидено сигурно средство за управление на руля в случай на повреда в главното рулево устройство.

#### Правило 45

##### Изчисляване на надводния борд

(1) Минималните летни надводни бордове за дървен товар ще се

изчисляват в съответствие с правило 27, алинеи 5, 6 и 11 и правила 28, 29, 30, 31, 32, 37 и 38. Обаче приведените в правило 37 проценти се заменят със следните:

	Сборна изчислителна дължина на надстройките										
	0,1 L	0,2 L	0,31	0,42	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L	
Процент за намаляване за всички Типове надстройките	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Процентите за намаляване за междинни дължини се определят чрез линейна интерполация.

(2) Зимният надводен борд за дървен товар се получава, като към летния надводен борд за дървен товар се прибави 1/36 част от лятното газене за дървен товар, измерено от горната страна на кила.

(3) Зимният надводен борд за дървен товар в Северния Атлантически океан е зимният надводен борд в Северния Атлантически океан, предписан в правило 40 (6).

(4) Тропическият надводен борд за дървен товар се получава, като летният надводен борд за дървен товар се намали 1/48 част от лятното газене за дървен товар, измерено от горната страна на кила.

(5) Надводният борд за дървен товар в сладка вода се изчислява в съответствие с правило 40(7), като се има предвид летният надводен борд за дървен товар.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### ЗОНИ, РАЙОНИ И СЕЗОННИ ПЕРИОДИ

Зоните и районите в това приложение се определят на основание следните критерии:

Лятна зона - не повече от 10 процента от ветровете достигат или надвишават сила 8 бала по скалата на Бофорт (34 възела).

Тропическа зона - не повече от 1 процент от ветровете достигат или надвишават сила 8 бала по скалата на Бофорт (34 възела); да има не повече от един тропически щорм през период от 10 години върху квадратна площ със страна от 5° независимо през кой месец на годината.

Все пак от практически съображения се е оказало възможно тези изисквания да се намалят до определена степен за известни райони.

#### Правило 46

##### Северни зимни сезонни зони и райони

(1) Зимни сезонни зони I и II в Северния Атлантически океан

(а) Зимната сезонна зона I в Северния Атлантически океан се ограничава

от:

меридиана на 50° западна дължина от крайбрежието на Гренландия до 45°

северна ширина, паралела на 45° северна ширина до 15° западна дължина,

меридиана 15° западна дължина до 60° северна ширина, паралела 60° северна ширина до Гринуичкия меридиан и от този меридиан на север.

Сезонни периоди:

зимен: от 16 октомври до 15 април;

летен: от 16 април до 15 октомври.

(b) Зимната сезонна зона II в Северния Атлантически океан се ограничава от: меридиана 68°30' западна дължина по крайбрежието на Съединените щати до 40° северна ширина върху меркаторската карта към точката 36° северна ширина и 73° западна дължина, паралела 36° северна ширина до 25° западна дължина до нос Ториняна.

В тази зона не влиза зимната сезонна зона I в Северния Атлантически океан и Балтийско море, ограничено от паралела, на който се намира Скоув в пролива Скагерак.

Сезонни периоди:

зимен: от 1 ноември до 31 март;

летен: от 1 април до 31 октомври.

(2) Зимни сезонни райони в Северния Атлантически океан

Границата на зимния сезонен район в Северния Атлантически океан преминава по:

меридиана 68°30' западна дължина от крайбрежието на Съединените щати до 40° северна ширина, по луксодромията до най-южната пресечна точка на меридиана 61° западна дължина, по крайбрежието на Канада и протежението на източното крайбрежие на Канада и Съединените щати.

Сезонни периоди:

За кораби с дължина, по-голяма от 100 м (328 фута):

зимен: от 1 ноември до 31 март;

летен: от 1 април до 31 октомври.

(3) Зимна сезонна зона в северната част на Тихия океан

Южната граница на зимната сезонна зона в северната част на Тихия океан преминава: по паралела 50° северна ширина, от източното крайбрежие на СССР до западното крайбрежие на о-в Сахалин, по протежението на западното крайбрежие на о-в Сахалин до южния край на нос Крил - Курилските острови, по правата линия върху меркаторската карта до Ваканай на о-в Хокайдо - Япония; по източното и южното крайбрежие на о-в Хокайдо до 145° източна дължина, по меридиана 145° източна дължина до 35° северна ширина, по паралела 35° северна ширина до 150° западна дължина и по правата линия до

южния край на о-в Дал в Аляска.

Сезонни периоди:

зимен: от 16 октомври до 15 април;

летен: от 16 април до 15 октомври.

#### Правило 47

Зимна сезонна зона в южното полукълбо

Северната граница на южната зимна сезонна зона преминава:

по правата линия върху меркаторската карта от източното крайбрежие

на Американския континент край нос Трес-Пунтас до точката с  $34^{\circ}$  южна ширина и  $50^{\circ}$  западна дължина, по паралела  $34^{\circ}$  южна ширина до  $17^{\circ}$  източна дължина, по правата линия до точка  $34^{\circ}$  южна ширина,  $28''$  източна дължина, по правата линия до точката  $35^{\circ}30'$  южна ширина,  $118^{\circ}$  източна дължина, по правата линия върху меркаторската карта до нос Грим на северозападното крайбрежие на Тасмания, протежението на северното и източното крайбрежие на Тасмания до най-южната точка на о-в Бруни, по правата линия върху меркаторската карта до нос Бляк Рок на о-в Стюарт, по правата линия върху меркаторската карта до точката  $47^{\circ}$  южна ширина  $170^{\circ}$  източна дължина, по правата линия до точката  $33^{\circ}$  южна ширина  $170^{\circ}$  западна дължина и по паралела  $33^{\circ}$  южна ширина до западното крайбрежие на Американския континент.

Сезонни периоди:

зимен: от 16 април до 15 октомври;

летен: от 16 октомври до 15 април.

#### Правило 48

Тропическа зона

(1) Северна граница на тропическата зона

Северната граница на тропическата зона преминава:

по паралела  $13^{\circ}$  северна ширина от източното крайбрежие на Американския континент до  $60^{\circ}$  западна дължина; по локсодромия до точката  $10^{\circ}$  северна ширина  $58^{\circ}$  западна дължина; по паралела  $10^{\circ}$  северна ширина до  $20^{\circ}$  западна дължина; по меридиана  $20^{\circ}$  западна дължина до  $30^{\circ}$  северна ширина; по паралела  $30^{\circ}$  северна ширина до западното крайбрежие на Африка; от източното крайбрежие на Африка по паралела  $8^{\circ}$  северна ширина до  $70^{\circ}$  източна дължина; по меридиана  $70^{\circ}$  източна дължина до  $13^{\circ}$  северна ширина, по паралела  $13^{\circ}$  северна ширина до западното крайбрежие на Индия, по южното крайбрежие на Индия до  $10^{\circ}30'$  северна ширина на източното крайбрежие на Индия; по локсодромия до точката  $9^{\circ}$  северна ширина,  $82^{\circ}$  източна дължина; по меридиана

82° източна дължина до 8° северна ширина; по паралела 8° северна ширина до западното крайбрежие на Малайзия по крайбрежието на Югоизточна Азия до източното крайбрежие на Виетнам на 10° северна ширина; по паралела 10° северна ширина до 145° източна дължина; по меридиана 145° източна дължина до 13° северна ширина; по паралела 13° северна ширина до западното крайбрежие на Американския континент.

Сайгон трябва да се разглежда като намиращ се на границата между тропическата зона и тропическия сезонен район.

(2) Южна граница на тропическата зона

Южната граница на тропическата зона преминава:

по локсодромията от пристанището Сантос, Бразилия, до точката, където меридианът 40° западна дължина пресича тропика на Козирога; по тропика на Козирога до западното крайбрежие на Африка; от източното крайбрежие на Африка по паралела 20° южна ширина до западното крайбрежие на Мадагаскар; по западното и северното крайбрежие на Мадагаскар до 50° източна дължина; по меридиана 50° източна дължина до 10° южна ширина, по паралела 10° южна ширина до 98° източна дължина; по правата линия до пристанището Дарвин, Австралия; по крайбрежието на Австралия и о-в Весел към изток до нос Весел; по паралела 11° южна ширина до западния бряг на нос Йорк; от източния бряг на нос Йорк по паралела 11° южна ширина до 150° западна дължина; до локсодромията до точката 26° южна ширина 75° западна дължина; по локсодромията до западното крайбрежие на Американския континент на 30° южна ширина.

Кокимбо и Сантос трябва да се разглеждат като намиращи се на границата между тропическата и лятната зона.

(3) Райони, които трябва да бъдат включени в тропическата зона

Следните райони трябва да се разглеждат като райони от тропическата зона:

(а) Суецкият канал, Червено море и Аденският залив от Порт Сайд до меридиана 45° източна дължина;

Аден и Бербера трябва да се разглеждат като намиращи се на границата между тропическата зона и тропическия сезонен район;

(b) Персийският залив до меридиана 59° източна дължина;

(c) Районът, ограничен от паралела 22° южна ширина от източното крайбрежие на Австралия до рифа на Голямата бариера, протежението на рифа на Голямата бариера до 11° ширина. Северната граница на този район е южната



граница на тропическата зона.

## Правило 49

### Тропически сезонни райони

Към тропическите сезонни райони се отнасят:

#### (1) В Северния Атлантически океан

Районът, ограничен:

на север от локсодромията от нос Катош - Юкатан, до нос Сан Антонио,

Куба, северното крайбрежие на Куба до 20° северна ширина и паралела 20° северна ширина до 20° западна дължина;

на запад от крайбрежието на Американския континент;

на юг и на изток от северната граница на тропическата зона.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 ноември до 15 юли;

летен: от 16 юли до 31 октомври.

#### (2) В Арабско море

Районът, ограничен:

на запад от крайбрежието на Африка, от меридиана 45° източна дължина

през Аденския залив, крайбрежието на Южна Арабия и меридиана 59° източна дължина през Оманския залив;

на север и на изток от крайбрежието на Пакистан и Индия;

на юг от северната граница на тропическата зона.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 септември до 31 май;

летен: от 1 юни до 31 август.

#### (3) В Бенгалския залив

Бенгалският залив на север от северната граница на тропическата зона.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 декември до 30 април;

летен: от 1 май до 30 ноември.

#### (4) В южната част на Индийския океан

(а) Районът, ограничен:

на север и запад до южната граница на тропическата зона и източното

крайбрежие на Мадагаскар;

на юг от паралела 20° южна ширина;

на изток от правата линия от точката 20° южна ширина, 50° източна

дължина до точката 15° южна ширина, 51°30' източна дължина и меридиана

51°30' източна дължина до 10° южна ширина.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 април до 30 ноември;

летен: от 1 декември до 31 март.

(b) Районът, ограничен:

на север от южната граница на тропическата зона;

на изток от крайбрежието на Австралия;

на юг от паралела 15° южна ширина, от меридиана 51°30' източна

дължина до меридиана 120° източна дължина и меридиана 120° източна дължина

до крайбрежието на Австралия; на запад от меридиана 51°30' източна дължина.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 май до 30 ноември;

летен: от 1 декември до 30 април.

(5) В Китайско море

Районът, ограничен:

на запад и север от крайбрежията на Виетнам и Китай, от 10° северна ширина до Хонконг;

на изток от правата линия от Хонконг до пристанището Суал (о-в Люсон)

и от западното крайбрежие до островите Люсон, Самар и Лейт до 10° северна ширина;

от юг от паралела 10° северна ширина.

Хонконг и Суал трябва да се разглеждат като намиращи се на границата между тропическия сезонен район и лятната зона.

Сезонни периоди:

тропически: от 21 януари до 30 април;

летен: от 1 май до 20 януари.

(6) В Северната част на Тихия океан

(a) Районът, ограничен:

на север от паралела 25° северна ширина;

на запад от меридиана 160° източна дължина;

на юг от паралела 13° северна ширина;

на изток от меридиана 130° западна дължина.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 април до 31 октомври;

летен: от 1 ноември до 31 март.

(b) Районът, ограничен:

на север и изток от западното крайбрежие на Американския континент;

на запад от меридиана 123° западна дължина от крайбрежието на

Американския континент до 33° северна ширина и правата линия от точката 33° северна ширина, 123° западна дължина до точката 13° северна ширина, 105°

западна дължина;

на юг от паралела 13° северна ширина.

Сезонни периоди:

*тропически:* от 1 март до 30 юни и

от 1 ноември до 30 ноември;

*летен:* от 1 юли до 31 октомври и

от 1 декември до 28/29 февруари.

(7) В южната част на Тихия океан  
(а) от залива Карпантери на юг от 11° южна ширина.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 април до 30 ноември;

летен: от 1 декември до 31 март.

(b) Районът, ограничен:

на север и изток от южната граница на тропическата зона;

на юг от тропика на Козирога, от източното крайбрежие на Австралия до 150° западна дължина, по меридиана 150° западна дължина до 20° южна ширина, по паралела 20° южна ширина до точката, където той пресича южната граница на тропическата зона;

на запад от границите на района, включен между рифа на Голямата бариера и източното крайбрежие на Австралия.

Сезонни периоди:

тропически: от 1 април до 30 ноември;

летен: от 1 декември до 31 март.

## Правило 50

### Летни зони

Останалите райони образуват лятната зона.

Обаче за корабите с дължина 100 м (328 фута) и по-малко районите са ограничени:

на север и запад от източното крайбрежие на Съединените щати;

на изток от меридиана 68°30' западна дължина от точката на пресичането му с източното крайбрежие на Съединените щати до 40° северна ширина и оттук правата линия до точката 36° северна ширина, 73° западна дължина;

на юг от паралела 36° северна ширина;

и образуват зимен сезонен район.

Сезонни периоди:

зимен: от 1 ноември до 31 март;

летен: от 1 април до 31 октомври.

## Правило 51

### Закрити морета

(1) Балтийско море

ограничено от паралела, на който се намира нос Скоу в пролива Скагерак, и включено в лятната зона.

Обаче за кораби с дължина 100 м (328 фута) и по-малко то е зимен сезонен район.

Сезонни периоди:

зимен: от 1 ноември до 31 март;

летен: от 1 април до 31 октомври.

2) Черно море

е включено в лятната зона.

Обаче за кораби с дължина 100 м (328 фута) и по-малко районът на север от 44° северна ширина е зимен сезонен район.

Сезонни периоди;

зимен: от 1 декември до 28/29 февруари;

летен: от 1 март - до 30 ноември.

(3) Средиземно море

е включено в лятната зона.

Обаче за кораби с дължина 100 м (328 фута) и по-малко районът, ограничен:

на север и запад от крайбрежието на Франция и Испания и от меридиана 3°

източна дължина, от крайбрежието на Испания до 40° северна ширина;

на юг от паралел 40° северна ширина и 3° източна дължина до западното крайбрежие на Сардиния;

на изток от западното и северното крайбрежие на Сардиния от 40°

северна ширина до 9° източна дължина, меридиана 9° източна дължина до

южното крайбрежие на Корсика, протежението на западното и северното

крайбрежие на Корсика до 9° източна дължина и правата линия до нос Сисие, е

зимен сезонен район.

Сезонни периоди:

зимен: от 16 декември до 15 март;

летен: от 16 март до 15 декември.

(4) Японско море

на юг от 50° северна ширина е включено в лятната зона.

Обаче за кораби с дължина 100 м (328 фута) и по-малко районът, ограничен от паралела 50° северна ширина и правата линия от източното крайбрежие на Корея на 38° северна ширина до западното крайбрежие на Хокайдо - Япония, на 43°12' северна ширина е зимен сезонен район.

Сезонни периоди:

зимен: от 1 декември до 28/29 февруари;

летен: от 1 март до 30 ноември.

## Правило 52

Зимна товарна водолиния за Северния Атлантически океан

Частта в Северния Атлантически океан, която е спомената в правило 40(6) (приложение I), се състои от:

(а) тази част от зимната сезонна зона II в Северния Атлантически океан, която се ограничава от меридианите 15° и 50° западна дължина;

(б) всички зимни сезонни зони I в Северния Атлантически океан;

Шетландските о-ви трябва да се разглеждат като намиращи се на границата.

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

### СВИДЕТЕЛСТВА

Международно свидетелство за товарните водолинии - 1966 г.

(Герб на страната)

Издадено в съответствие с разпоредбите на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., по пълномощие на правителството на .....

.....

(пълно официално наименование на страната)

от .....

(пълно официално наименование на длъжността и фамилията на компетентното лице или организацията, признати в съответствие с разпоредбите на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.)

Наименование на кораба	Отличителен знак	Пристанище на записване	Дължина (L), определена съгласно член 2 (8)

Надводен борд, определен за\*:

|Нов кораб

|Съществуващ кораб

Тип на кораба\*:

|Тип А

|Тип В

Надводен борд от палубната линия

Марка на товарната водолиния

Тропически

- мм (дюйма) (Т)

- мм (дюйма) над (S)

Летен

- мм (дюйма) (S)

Горният край на линията, преминаваща през центъра на кръга

Зимен	- мм (дюйма) (W)	- мм (дюйма) под (S)
Зимен за Северния Атлантически океан	- мм (дюйма) (WNA)	- мм (дюйма) под (S)
Тропически за дървен товар	- мм (дюйма) (LT)	- мм (дюйма) над (LS)
Летен за дървен товар	- мм (дюйма) (LS)	- мм (дюйма) над (S)
Зимен за дървен товар	- мм (дюйма) (LW)	- мм (дюйма) под (LS)
Зимен за дървен товар в Северния Атлантически океан	- мм (дюйма) (LWNA)	- мм (дюйма) под(S).

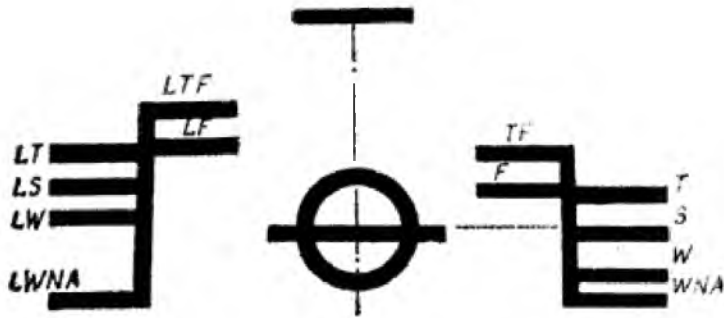
Забележка. Надводният борд и товарните марки, които не се използват, може да не се нанасят в свидетелството.

Поправка за сладка вода за всички надводни бордове, освен за дървен товар .....мм (дюйма). За надводния борд за дървен товар ..... мм (дюйма).

Горната страна на палубната линия, от която са измерени посочените стойности на надводния борд, се намира на ..... мм (дюйма) от ..... палуба при борда.

-----

\* Ненужното да се зачеркне.



-----

Фиг. 5

Дата на първоначалното или периодичното освидетелстване

С настоящото се удостоверява, че този кораб е бил освидетелстван, надводните бордове определени и марките на товарните водолинии, посочени по-горе, са нанесени в съответствие с Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.

Това свидетелство е валидно до .....

.....

при условие, че периодичните проверки се извършват в съответствие с член 14(1)(с) на конвенцията.

Издадено в .....

(място на издаване на свидетелството)

на ..... 19 .....

(дата на издаването)

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството)

и/или

(печат на организацията, издаваща свидетелството)

Ако свидетелството бъде подписано, трябва да бъде добавен следният

текст:

Долуподписаният заявява, че той е действително упълномощен от посоченото по-горе правителство да издаде това свидетелство.

.....

(подпис)

С настоящото се удостоверява, че при периодичната проверка, която се изисква с член 14 (1) (с) на конвенцията, е било установено, че този кораб отговаря на съответните разпоредби на конвенцията.

(място и дата на прегледа)

Подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството

.....

(място и дата на прегледа)

Подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството

.....

(място и дата на прегледа)

Подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството  
Тъй като корабът напълно отговаря на изискванията на конвенцията, срокът на действие на това свидетелство в съответствие с член 19(2) на конвенцията е продължен до .....

.....

..... , .....

(място и дата на прегледа)

Подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството.

Забележки: 1. Ако корабът се отправя от пристанище, намиращо се на река или в границите на вътрешни води, разрешава се да се натовари толкова повече, колкото е съответното тегло на горивото и всички други материали, които е необходимо корабът да изразходва до мястото, от което ще излезе в открито море.

2. Ако корабът се намира в сладка вода със специфично тегло единица, съответната товарна марка може да бъде потопена толкова, колкото е посочената по-горе поправка за сладка вода. Ако специфичното тегло се отличава от единица, поправката трябва да бъде направена пропорционално на разликата между 1,025 и действителното специфично тегло.

Международно свидетелство за освобождаване по товарните водолинии

Издадено в съответствие с положенията на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., по пълномощие на правителството на .....

.....

(пълно официално наименование на страната)

от .....

(пълно официално наименование на длъжността и фамилията на компетентното лице или организация, признати в съответствие с разпоредбите на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.)

Наименование на кораба	Отличителен знак	Пристанище на записване
------------------------	------------------	-------------------------

С настоящото се удостоверява, че посоченият кораб се освобождава от изискванията на Конвенцията от 1966 г. в съответствие с пълномощията, предписани в член 6 (2) и член 6 (4) на посочената по-горе конвенция. Разпоредбите на конвенцията, от които корабът се освобождава: съгласно член 6 (2), са: .....

.....  
.....

Рейсът, за който е дадено освобождаването съгласно член 6 (4), се извършва:

от .....  
до .....

Условия, ако такива има, при които е дадено освобождаване съгласно член 6 (2) или член 6 (4):

.....

Настоящото свидетелство е валидно до .....  
при условие, че периодичните проверки, ако те са необходими, се извършват съгласно член 14 (1)(с) от конвенцията.

Издадено в .....

(място на издаването на свидетелството)

..... 19 .....

(дата на издаването)

.....

(подпис на официалното лице, издаващо свидетелството) и/или (печат на организацията, издаваща свидетелството)

Ако свидетелството бъде подписано, трябва да бъде добавен следният текст: Долуподписаният заявява, че той е действително упълномощен от посоченото по-горе правителство да издаде това свидетелство.

(подпис)

С настоящото се удостоверява, че корабът продължава да отговаря на условията, при които това свидетелство за освобождаване е било издадено.

(подпис)

..... , .....

(място и дата на прегледа)

подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството

.....

(място и дата на прегледа)

подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството

.....

(място и дата на прегледа)

подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството

Даденият кораб продължава да отговаря на условията, при които това свидетелство за освобождаване е било издадено, и срокът на неговото действие в съответствие с член 19(4)(а) от конвенцията е продължен до

.....  
.....  
(място

и дата на прегледа)

Подпис и/или печат на организацията, издаваща свидетелството

Допълнение

ПРЕПОРЪКИ

Конференцията е приела следните препоръки:

Препоръка 1

Денонсиране на Международната конвенция за товарните водолинии - 1930 г.

- 1) Конференцията препоръчва правителствата да приемат във възможно най-краткия срок Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., и правителствата, които станат участници в тази конвенция, да денонсират Международната конвенция за товарните водолинии - 1930 г., и като си сътрудничат едно с друго, да осигурят денонсирането да стане действително две години след датата на влизането в сила на Конвенцията от 1966 г.
- 2) Конференцията препоръчва правителствата, денонсирали Конвенцията от 1930 г., да вземат под внимание разпоредбите на Конвенцията от 1966 г., отнасящи се за съществуващите кораби, а именно член 4, алинея 4.

Препоръка 2

Кораби, непопадащи в обхвата на действие на Международната конвенция от 1966 г.

Конференцията препоръчва правилата, съставени от което и да било договарящо правителство, по отношение на:

- 1) новите кораби с дължина, по-малка от 24 м (79 фута), извършващи международно плаване;
- 2) съществуващите кораби с обемна вместимост, по-малка от 150 бруто тона, извършващи международно плаване;
- 3) корабите, извършващи крайбрежно плаване в открити морски райони при същите опасни условия, каквито обикновено се срещат при международното плаване, да съответстват, доколкото е практично и целесъобразно, на принципите и разпоредбите на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.

Препоръка 3

Минимален надводен борд за риболовните кораби

Конференцията, обсъждайки възможностите за определяне на товарните водолинии за риболовните кораби, препоръчва на Международната морска консултативна организация да продължи изследванията с цел да се установят международни стандарти за минималния надводен борд на риболовните кораби.

Препоръка 4

Обединяване на конвенциите

Конференцията, признавайки общите цели на Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море - 1960 г., и Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г., отнасящи се до опазването на човешкия живот и имуществото на море, препоръчва на Междуправителствената морска консултативна организация да разгледа взаимовръзката между условията, залегнали в двете конвенции, с цел да разработи предложения за



обединяването им в една международна конвенция.

## Препоръка 5

### Граници между вътрешните води и моретата

Конференцията препоръчва всяко договорящо правителство да съобщава на друго договорящо правителство по негова молба подробни данни за границите между вътрешните води и морета, които то ще използва за целите, посочени в член 12 (2) на Международната конвенция за товарните водолинии - 1966 г.