

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

III/6 — 94000 — 5767/68

Bonn, den 9. Oktober 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 vom
5. April 1966

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen. Der Wortlaut des Übereinkommens in englischer, französischer und deutscher Sprache sowie eine Denkschrift hierzu liegen diesem Schreiben bei.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 328. Sitzung am 4. Oktober 1968 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Verteidigung
Schröder

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966
vom 5. April 1966**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in London am 5. April 1966 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Internationalen Freibord-Übereinkommen von 1966 wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 28 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Das Übereinkommen soll auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 28 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkungen

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Internationales Freibord-Übereinkommen von 1966

International Convention on Load Lines, 1966

Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge

(Übersetzung)

THE CONTRACTING GOVERNMENTS,

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

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

General Obligation under the Convention

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

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

Article 2

Definitions

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

- (1) "Regulations" means the Regulations annexed to the present Convention.
- (2) "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is flying.
- (3) "Approved" means approved by the Administration.
- (4) "International voyage" means a sea voyage from a country to which the present Convention applies to a port outside such country, or conversely. For this purpose, every territory for the international relations of which a

LES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS,

DÉSIREUX d'établir des principes et des règles uniformes en ce qui concerne les limites autorisées pour l'immersion des navires effectuant des voyages internationaux, en raison de la nécessité d'assurer la sécurité de la vie humaine et des biens en mer;

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen de parvenir à ces fins est de conclure une Convention;

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article 1

Obligation générale aux termes de la Convention

1) Les Gouvernements contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention ainsi qu'à ses Annexes, qui font partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention constitue une référence aux dites Annexes.

2) Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre toutes les mesures qui pourront être nécessaires à la mise en œuvre des dispositions de la présente Convention.

Article 2

Définitions

Pour l'application de la présente Convention, sauf disposition contraire expresse:

- 1) Le terme « règles » désigne les règles figurant en annexe de la présente Convention.
- 2) Le terme « Administration » désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire bat le pavillon.
- 3) Le terme « approuvé » signifie approuvé par l'Administration.
- 4) L'expression « voyage international » désigne un voyage par mer entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou inversement. A cet égard, tout territoire dont les relations internatio-

DIE VERTRAGSREGIERUNGEN —

VON DEM WUNSCHGELEITET, zum Schutz des menschlichen Lebens und Eigentums auf See einheitliche Grundsätze und Regeln hinsichtlich der Grenzen aufzustellen, bis zu denen Schiffe auf Auslandsfahrt beladen werden dürfen,

IN DER ERWAGUNG, daß dieses Ziel am besten durch den Abschluß eines Übereinkommens erreicht werden kann —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel 1

Allgemeine Verpflichtung im Rahmen des Übereinkommens

(1) Die Vertragsregierungen verpflichten sich diesem Übereinkommen und seinen Anlagen, die Bestandteil desselben sind, Wirksamkeit zu verleihen. Jede Bezugnahme auf das Übereinkommen gilt gleichzeitig als Bezugnahme auf die Anlagen.

(2) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, alle etwa erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung dieses Übereinkommens zu treffen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

1. Der Ausdruck „Regeln“ bezeichnet die diesem Übereinkommen als Anlage beigefügten Regeln.
2. Der Ausdruck „Verwaltung“ bezeichnet die Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt.
3. Der Ausdruck „zugelassen“ bedeutet durch die Verwaltung zugelassen.
4. Der Ausdruck „Auslandsfahrt“ bezeichnet eine Seereise von einem Staat, auf den dieses Übereinkommen Anwendung findet, nach einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt. Hierbei gilt jedes Hoheitsgebiet, für dessen inter-

Contracting Government is responsible or for which the United Nations are the administering authority is regarded as a separate country.

- (5) A "fishing vessel" is a ship used for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea.
- (6) "New ship" means a ship the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction, on or after the date of coming into force of the present Convention for each Contracting Government.
- (7) "Existing ship" means a ship which is not a new ship.
- (8) "Length" means 96 per cent of the total length on a waterline at 85 per cent of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.

Article 3

General Provisions

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

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

Article 4

Application

- (1) The present Convention shall apply to:
- (a) ships registered in countries the Governments of which are Contracting Governments;
- (b) ships registered in territories to which the present Convention is extended under Article 32; and

nales sont assurées par un Gouvernement contractant ou dont l'Organisation des Nations Unies assure l'administration est considéré comme un pays distinct.

- 5) L'expression « navire de pêche » désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morse ou autres ressources vivantes de la mer.
- 6) L'expression « navire neuf » désigne un navire dont la quille est posée, ou qui se trouve dans un état d'avancement équivalent, à la date ou postérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour chaque Gouvernement contractant.
- 7) L'expression « navire existant » désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- 8) La « longueur » utilisée est égale à 96 pour cent de la longueur totale de la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille mesuré depuis le dessus de quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

Article 3

Dispositions générales

1) Aucun navire soumis aux prescriptions de la présente Convention ne doit prendre la mer pour un voyage international après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention s'il n'a été soumis à une visite, marqué et pourvu d'un Certificat international de franc-bord (1966) ou, s'il y a lieu, d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord conformément aux dispositions de la présente Convention.

2) Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à une Administration d'assigner à un navire un franc-bord supérieur au franc-bord minimal déterminé conformément aux dispositions de l'Annexe I.

Article 4

Champ d'application

- 1) La présente Convention s'applique aux navires suivants:
- a) navires immatriculés dans les pays dont le gouvernement est un Gouvernement contractant;
- b) navires immatriculés dans les territoires auxquels s'étend la présente Convention en vertu de l'article 32;

nationale Beziehungen eine Vertragsregierung verantwortlich ist oder das der Verwaltung der Vereinten Nationen untersteht, als besonderer Staat.

5. Der Ausdruck „Fischereifahrzeug“ bezeichnet ein Schiff, das für den Fang von Fischen, Walen, See-hunden, Walrossen oder anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird.
6. Der Ausdruck „neues Schiff“ bezeichnet ein Schiff, dessen Kiel am oder nach dem Tag des Inkraft-tretens dieses Übereinkommens für jede Vertragsregierung gelegt wird oder das sich zu diesem Zeitpunkt in einem entsprechenden Bauzu-stand befindet.
7. Der Ausdruck „vorhandenes Schiff“ bezeichnet ein Schiff, das kein neues Schiff ist.
8. Der Ausdruck „Länge“ bezeichnet 96 v. H. der Gesamtlänge, gemessen in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe über der Oberkante des Kiels, oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zu der Konstruktionswasserlinie.

Artikel 3

Allgemeine Bestimmungen

(1) Ein Schiff, auf das dieses Übereinkommen Anwendung findet, darf nach dessen Inkrafttreten nur dann zu einer Auslandsfahrt in See gehen, wenn es gemäß dem Übereinkommen besichtigt und mit einer Freibordmarke und einem Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) oder gegebenenfalls einem Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnis versehen worden ist.

(2) Dieses Übereinkommen hindert eine Verwaltung nicht daran, einen größeren Freibord als den nach Anlage I bestimmten Mindestfreibord zu erteilen.

Artikel 4

Anwendungsbereich

- (1) Dieses Übereinkommen gilt für
- a) Schiffe, die im Schiffsregister eines Staates eingetragen sind, dessen Regierung Vertragsregierung ist,
- b) Schiffe, die in einem Hoheitsgebiet registriert sind, auf das dieses Übereinkommen nach Artikel 32 erstreckt wird, sowie

(c) unregistered ships flying the flag of a State, the Government of which is a Contracting Government.

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

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

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

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

c) navires non immatriculés battant le pavillon d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant.

2) La présente Convention s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux.

3) Les règles qui font l'objet de l'Annexe I sont spécialement établies pour les navires neufs.

4) Les navires existants qui ne satisfont pas entièrement aux dispositions des règles faisant l'objet de l'Annexe I ou d'une partie d'entre elles doivent au moins satisfaire aux prescriptions correspondantes moins rigoureuses que l'Administration appliquait aux navires effectuant des voyages internationaux avant l'entrée en vigueur de la présente Convention; en aucun cas il ne peut être exigé une augmentation de leur franc-bord. Pour bénéficier d'une réduction du franc-bord tel qu'il était fixé antérieurement, ces navires doivent remplir toutes les conditions imposées par la présente Convention.

5) Les règles faisant l'objet de l'Annexe II s'appliquent aux navires neufs et aux navires existants visés par les dispositions de la présente Convention.

c) nicht registrierte Schiffe, welche die Flagge eines Staates führen, dessen Regierung Vertragsregierung ist.

(2) Dieses Übereinkommen gilt für Schiffe, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind.

(3) Die in Anlage I enthaltenen Regeln gelten insbesondere für neue Schiffe.

(4) Vorhandene Schiffe, welche die Erfordernisse der in Anlage I enthaltenen Regeln oder eines Teiles derselben nicht voll erfüllen, müssen zumindest die entsprechenden geringeren Erfordernisse erfüllen, welche die Verwaltung vor Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf Schiffe in der Auslandfahrt angewendet hat; diese Schiffe brauchen ihren Freibord keinesfalls zu vergrößern. Um eine Verminderung des Freibords gegenüber dem früher erteilten nutzen zu können, haben vorhandene Schiffe alle Erfordernisse dieses Übereinkommens zu erfüllen.

(5) Die in Anlage II enthaltenen Regeln gelten für neue und vorhandene Schiffe, für die dieses Übereinkommen gilt.

Article 5 Exceptions

(1) The present Convention shall not apply to:

- (a) ships of war;
- (b) new ships of less than 24 metres (79 feet) in length;
- (c) existing ships of less than 150 tons gross;
- (d) pleasure yachts not engaged in trade;
- (e) fishing vessels.

(2) Nothing herein shall apply to ships solely navigating:

- (a) the Great Lakes of North America and the River St. Lawrence as far east as a rhumb line drawn from Cap des Rosiers to West Point, Anticosti Island, and, on the north side of Anticosti Island, the meridian of longitude 63° W;
- (b) the Caspian Sea;
- (c) the Plate, Parana and Uruguay Rivers as far east as a rhumb line drawn between Punta Norte, Argentina, and Punta del Este, Uruguay.

Article 5 Exceptions

1) La présente Convention ne s'applique pas:

- a) aux navires de guerre;
- b) aux navires neufs d'une longueur inférieure à 24 mètres (79 pieds);
- c) aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 150 tonnes;
- d) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;
- e) aux navires de pêche.

2) Aucune des dispositions de la présente Convention ne s'applique aux navires exclusivement affectés à la navigation:

- a) sur les Grands Lacs d'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, à l'ouest d'une loxodromie tracée du cap des Rosiers à la Pointe Ouest de l'île d'Anticosti et prolongée, au nord de l'île d'Anticosti, par le méridien 63° W;
- b) sur la mer Caspienne;
- c) sur le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay, à l'ouest d'une loxodromie tracée de Punta Norte, Argentine, à Punta del Este, Uruguay.

Artikel 5 Ausnahmen

(1) Dieses Übereinkommen gilt nicht für

- a) Kriegsschiffe,
- b) neue Schiffe von weniger als 24 Metern (79 Fuß) Länge,
- c) vorhandene Schiffe von weniger als 150 Bruttoregistertonnen (BRT),
- d) nicht gewerblichen Zwecken dienende Vergnügungsfahrzeuge,
- e) Fischereifahrzeuge.

(2) Dieses Übereinkommen gilt nicht für Schiffe, die ausschließlich auf folgenden Gewässern verkehren:

- a) Auf den Großen Seen Nordamerikas und dem Sankt-Lorenz-Strom, und zwar innerhalb eines Gebietes, das im Osten durch eine vom Kap des Rosiers zur Westspitze der Insel Anticosti verlaufende Loxodrome und auf der Nordseite dieser Insel durch den Längengrad von 63° W begrenzt wird,
- b) auf dem Kaspischen Meer,
- c) auf dem Rio de la Plata, dem Parana und dem Uruguay, und zwar innerhalb eines Gebietes, das im Osten durch eine von Punta Norte, Argentinien, nach Punta del Este, Uruguay, verlaufende Loxodrome begrenzt wird.

Article 6

Exemptions

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

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

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

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

Article 7

Force Majeure

(1) A ship which is not subject to the provisions of the present Convention at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of

Article 6

Exemptions

1) Lorsque des navires effectuent des voyages internationaux entre les ports voisins de deux ou de plusieurs Etats, ils peuvent être exemptés par l'Administration de l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve qu'ils s'en tiennent strictement à de tels voyages, et que les gouvernements des Etats dans lesquels sont situés ces ports jugent que le caractère abrité ou les conditions du parcours entre ces ports ne justifient pas ou ne permettent pas l'application des dispositions de la présente Convention à des navires effectuant de tels voyages.

2) Une Administration peut exempter tout navire qui présente certaines caractéristiques nouvelles de l'application de toute disposition de la présente Convention qui risquerait d'entraver sérieusement les recherches visant à améliorer ces caractéristiques ainsi que leur mise en œuvre à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Il faut cependant que ce navire satisfasse aux prescriptions que l'Administration, eu égard au service auquel le navire est destiné, estime suffisantes pour assurer la sécurité générale du navire et qui sont jugées acceptables par les gouvernements des Etats dans lesquels le navire est appelé à se rendre.

3) L'Administration accordant une telle exemption en vertu des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article en communique à l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») les détails et les motifs que l'Organisation communique aux autres Gouvernements contractants pour information.

4) Si, par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente Convention, sous réserve qu'il satisfasse à des conditions que l'Administration estime suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

Article 7

Force majeure

1) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux dispositions de la présente Convention n'est pas astreint à ces dispositions en raison

Artikel 6

Befreiungen

(1) Schiffe, die in der Auslandsfahrt zwischen benachbarten Häfen von zwei oder mehr Staaten verkehren, kann die Verwaltung von den Vorschriften dieses Übereinkommens befreien, solange sie solche Fahrten durchführen, wenn die Regierungen der Staaten, in denen diese Häfen liegen, überzeugt sind, daß wegen der geringen Gefahr oder der besonderen Bedingungen des Reiseweges zwischen diesen Häfen die Anwendung des Übereinkommens auf Schiffe in diesem Verkehr unzumutbar oder undurchführbar wäre.

(2) Die Verwaltung kann ein Schiff, das neuartige Merkmale aufweist, von Bestimmungen dieses Übereinkommens befreien, deren Anwendung Untersuchungen über die Entwicklung dieser Neuerungen und ihren Einbau auf Schiffen in der Auslandsfahrt ernstlich behindern könnte. Diese Schiffe müssen jedoch den Sicherheitsvorschriften entsprechen, die nach Ansicht der betreffenden Verwaltung im Hinblick auf den vorgesehenen Dienst des Schiffes angemessen sind, die Gesamtsicherheit des Schiffes gewährleisten und für die Regierungen der Staaten, die das Schiff anlaufen soll, annehmbar sind.

(3) Die Verwaltung, die eine Befreiung nach den Absätzen 1 und 2 gewährt, teilt der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation (im folgenden als „Organisation“ bezeichnet) Einzelheiten über die Befreiung sowie die dafür maßgeblichen Gründe mit; diese werden von der Organisation an die Vertragsregierungen zur Unterrichtung weitergeleitet.

(4) Muß ein Schiff, das für gewöhnlich nicht in der Auslandsfahrt eingesetzt ist, auf Grund außergewöhnlicher Umstände eine einzelne Auslandsfahrt unternehmen, so kann es die Verwaltung von jeder Bestimmung dieses Übereinkommens befreien, sofern es den Sicherheitsvorschriften entspricht, welche die Verwaltung im Hinblick auf die von dem Schiff auszuführende Reise für angemessen hält.

Artikel 7

Höhere Gewalt

(1) Unterliegt ein Schiff bei Antritt einer Reise nicht den Bestimmungen dieses Übereinkommens, so unterliegt es ihnen auch dann nicht, wenn es wegen Schlechtwetters oder sonstiger

any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

(2) In applying the provisions of the present Convention, the Contracting Governments shall give due consideration to any deviation or delay caused to any ship owing to stress of weather or any other cause of force majeure.

Article 8 Equivalents

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

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

Article 9 Approvals for Experimental Purposes

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

(2) An Administration which makes any such approval shall communicate to the Organization for circulation to the Contracting Governments particulars thereof.

Article 10 Repairs, Alterations and Modifications

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

d'un déroutement quelconque par rapport au parcours prévu, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou est dû à toute autre cause de force majeure.

2) Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les Gouvernements contractants doivent prendre dûment en considération tout déroutement ou retard subi par un navire du fait du mauvais temps, ou dû à toute autre cause de force majeure.

Article 8 Equivalences

1) L'Administration peut autoriser la mise en place sur un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils, ou le recours à des dispositions particulières, qui diffèrent de ce qui est prescrit par la présente Convention, à condition de s'être assurée par des essais, ou de toute autre façon, que ces installations, matériaux, dispositifs, appareils ou dispositions sont au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Convention.

2) Toute Administration qui autorise ainsi une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil, ou encore le recours à des dispositions particulières qui diffèrent de ce qui est prescrit par la présente Convention, en communique les caractéristiques à l'Organisation, avec un rapport sur les essais effectués, pour diffusion aux Gouvernements contractants.

Article 9 Approbation à des fins expérimentales

1) Aucune des prescriptions de la présente Convention n'empêche une Administration d'approuver des dispositions spéciales à des fins expérimentales à l'égard d'un navire auquel s'applique cette Convention.

2) Toute Administration approuvant une disposition de ce genre en communique les détails à l'Organisation pour diffusion aux Gouvernements contractants.

Article 10 Réparations, modifications et transformations

1) Un navire sur lequel sont effectués des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. En pareil cas, un navire existant ne doit pas, en règle générale, s'écarter des prescriptions applicables à un navire neuf plus qu'il ne s'en écartait auparavant.

höherer Gewalt vom vorgesehenen Reiseweg abweicht.

(2) Bei der Anwendung dieses Übereinkommens werden die Vertragsregierungen die durch Schlechtwetter oder sonstige höhere Gewalt verursachten Abweichungen oder Verzögerungen eines Schiffes gebührend berücksichtigen.

Artikel 8 Gleichwertiger Ersatz

(1) Die Verwaltung kann gestatten, daß auf einem Schiff andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte eingebaut werden oder daß eine andere Vorkehrung getroffen wird, als in diesem Übereinkommen vorgeschrieben, wenn sie durch Erprobungen oder auf andere Weise davon überzeugt ist, daß die betreffenden Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder die betreffende Vorkehrung mindestens ebenso wirksam wie die in diesem Übereinkommen vorgeschriebenen sind.

(2) Die Verwaltung, die andere Einrichtungen, Werkstoffe, Vorrichtungen oder Geräte oder eine andere Vorkehrung gestattet, als in diesem Übereinkommen vorgeschrieben, übermittelt der Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen entsprechende Einzelheiten nebst einem Bericht über die durchgeführten Erprobungen.

Artikel 9 Genehmigungen zu Versuchszwecken

(1) Dieses Übereinkommen hindert eine Verwaltung nicht, hinsichtlich eines Schiffes, für welches das Übereinkommen gilt, Sondergenehmigungen für Versuchszwecke zu erteilen.

(2) Eine Verwaltung, die eine solche Genehmigung erteilt, übermittelt der Organisation entsprechende Einzelheiten zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen.

Artikel 10 Reparaturen, Änderungen und Umbauten

(1) Ein Schiff, das Reparaturen, Änderungen oder Umbauten sowie damit zusammenhängenden Ausstattungsarbeiten unterzogen wird, muß zumindest den zuvor für das Schiff geltenden Vorschriften entsprechen. In diesem Fall muß ein vorhandenes Schiff in der Regel den Vorschriften für ein neues Schiff mindestens in demselben Umfang entsprechen wie zuvor.

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

2) Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent, devraient satisfaire aux prescriptions applicables à un navire neuf dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

(2) Größere Reparaturen, Änderungen und Umbauten sowie damit zusammenhängende Ausstattungsarbeiten sollen den Vorschriften für ein neues Schiff insoweit entsprechen, wie es die Verwaltung für zumutbar und durchführbar hält.

Article 11

Zones and Areas

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

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

Article 11

Zones et régions

1) Un navire auquel s'applique la présente Convention doit se conformer aux dispositions applicables à ce navire dans les zones et régions décrites à l'Annexe II.

2) Un port situé à la limite de deux zones ou régions adjacentes est considéré comme étant situé à l'intérieur de la zone ou de la région d'où arrive le navire ou vers laquelle il se dirige.

Artikel 11

Zonen und Gebiete

(1) Ein Schiff, für das dieses Übereinkommen gilt, muß den Vorschriften entsprechen, die in den in Anlage II aufgeführten Zonen und Gebieten auf das Schiff anwendbar sind.

(2) Ein auf der Grenze zweier Zonen oder Gebiete liegender Hafen gilt als innerhalb der Zone oder des Gebietes gelegen, aus dem das Schiff kommt oder in das es fährt.

Article 12

Submersion

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

(2) When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown on the International Load Line Certificate (1966). Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

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

Article 12

Immersion

1) Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article, les lignes de charge appropriées, marquées sur le bordé du navire et correspondant à la saison de l'année et à la zone ou à la région dans laquelle peut se trouver le navire, ne doivent être immergées à aucun moment lorsque le navire prend la mer, pendant le voyage et à l'arrivée.

2) Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée dans le Certificat international de franc-bord (1966). Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

3) Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter le chargement du navire d'une quantité correspondant au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins entre le point de départ et la mer.

Artikel 12

Eintauchen

(1) Mit Ausnahme der in den Absätzen 2 und 3 vorgesehenen Fälle dürfen die jeweiligen, der Jahreszeit und der Zone oder dem Gebiet, in denen sich das Schiff befindet, entsprechenden Lademarken an den Schiffsseiten beim Auslaufen, während der Reise oder bei der Ankunft des Schiffes niemals unter Wasser liegen.

(2) Befindet sich ein Schiff in Frischwasser von Einheitswichte, so kann die entsprechende Lademarke so weit unter Wasser liegen, wie es der im Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) angegebene Frischwasserabzug erlaubt. Bei einer anderen Wichte als der Einheitswichte wird ein dem Unterschied zwischen 1,025 und der tatsächlichen Wichte entsprechender Abzug gemacht.

(3) Läuft ein Schiff aus einem an einem Fluß oder Binnengewässer gelegenen Hafen aus, so wird ein Tieferladen entsprechend dem Gewicht des Treibstoffs und aller sonstigen Betriebsstoffe zugelassen, die für den Verbrauch zwischen dem Auslaufhafen und der offenen See erforderlich sind.

Article 13

Survey, Inspection and Marking

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

Article 13

Visites, inspections et marques

Les visites, inspections et appositions de marques sur les navires, en application des dispositions de la présente Convention, sont effectuées et les exemptions accordées par des fonctionnaires de l'Administration; toutefois, l'Administration peut confier les visites, les inspections et appositions de marques, soit à des inspecteurs nommés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

Artikel 13

Besichtigung, Überprüfung und Anmarken

Soweit es sich um die Anwendung dieses Übereinkommens und um etwaige Befreiungen davon handelt, erfolgen Besichtigung, Überprüfung und Anmarkung von Schiffen durch Bedienstete der Verwaltung. Die Verwaltung kann jedoch die Besichtigung, die Überprüfung und das Anmarken entweder für diesen Zweck ernannten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. Die betref-

tion concerned fully guarantees the completeness and efficiency of the survey, inspection and marking.

Dans tous les cas, l'Administration intéressée se porte pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite, de l'inspection et de l'apposition des marques.

fende Verwaltung übernimmt in jedem Fall die volle Gewähr für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigung, der Überprüfung und des Anmarkens.

Article 14

Initial and Periodical Surveys and Inspections

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

(a) A survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(b) A periodical survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, material and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

(c) A periodical inspection within three months either way of each annual anniversary date of the certificate, to ensure that alterations have not been made to the hull or superstructures which would affect the calculations determining the position of the load line and so as to ensure the maintenance in an effective condition of fittings and appliances for:

- (i) protection of openings;
- (ii) guard rails;
- (iii) freeing ports; and
- (iv) means of access to crew's quarters.

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

Article 14

Visites et inspections initiales et périodiques des navires

1) Tout navire est soumis aux visites et inspections définies ci-dessous:

a) Une visite avant la mise en service du navire, qui comprend une inspection complète de sa structure et de ses équipements pour tout ce qui relève de la présente Convention. Cette visite permet de s'assurer que les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

b) Une visite périodique effectuée aux intervalles définis par l'Administration, mais au moins une fois tous les cinq ans, qui permet de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention

c) Une inspection périodique, effectuée tous les ans dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du certificat, qui permet de s'assurer que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge, et de s'assurer du bon état d'entretien des installations et appareils pour:

- i) la protection des ouvertures
- ii) les rambarde
- iii) les sabords de décharge
- iv) les moyens d'accès aux locaux de l'équipage.

2) Les inspections périodiques auxquelles il est fait référence à l'alinéa c) du paragraphe 1 ci-dessus sont mentionnées sur le Certificat international de franc-bord (1966), ainsi que sur le Certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé aux navires en application des dispositions de l'article 6, paragraphe 2 de la présente Convention.

Artikel 14

Erstmalige und regelmäßige Besichtigungen und Überprüfungen

(1) Jedes Schiff unterliegt den nachstehend bezeichneten Besichtigungen und Überprüfungen:

a) einer Besichtigung vor der Indienststellung des Schiffes, die eine vollständige Überprüfung seiner Bauausführung und Ausrüstung umfaßt, soweit das Schiff unter dieses Übereinkommen fällt. Diese Besichtigung hat die Gewähr dafür zu bieten, daß die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe und die Materialstärken in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;

b) einer regelmäßig in von der Verwaltung festgesetzten Zeitabständen, mindestens jedoch alle fünf Jahre, durchzuführenden Besichtigung, welche die Gewähr dafür bietet, daß die Bauausführung, die Ausrüstung, die allgemeine Anordnung, die Werkstoffe und die Materialstärken in jeder Hinsicht den Vorschriften dieses Übereinkommens entsprechen;

c) einer regelmäßigen, binnen drei Monaten vor oder nach jedem Jahrestag der Ausstellung des Zeugnisses durchzuführenden Überprüfung, welche die Gewähr dafür bietet, daß am Schiffskörper oder an den Aufbauten keine Änderungen vorgenommen worden sind, welche die Berechnungen zur Bestimmung der Lage der Lademarke beeinflussen könnten, und daß die Einrichtungen und Vorkehrungen für

- i) den Schutz der Öffnungen,
 - ii) die Schutzgeländer,
 - iii) die Wasserporten und
 - iv) die Zugänge zu den Besatzungsräumen
- in einwandfreiem Zustand erhalten werden.

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe c genannten regelmäßigen Überprüfungen sind im Internationalen Freibordzeugnis (1966) oder im Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnis, das einem nach Artikel 6 Absatz 2 befreiten Schiff ausgestellt wird, zu bestätigen.

Article 15

**Maintenance of Conditions
after Survey**

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

Article 15

Maintien en état après les visites

Après l'une quelconque des visites prévues à l'article 14, aucun changement ne doit être apporté sans autorisation de l'Administration à la structure, aux aménagements, aux équipements, aux matériaux ou aux échafaudages ayant fait l'objet de la visite.

Artikel 15

**Erhaltung des bei der Besichtigung
festgestellten Zustands**

Nach einer Besichtigung des Schiffes gemäß Artikel 14 dürfen an der Bauausführung, der Ausrüstung, der allgemeinen Anordnung, den Werkstoffen oder den Materialstärken, auf die sich die Besichtigung erstreckt hat, ohne Genehmigung der Verwaltung keine Änderungen vorgenommen werden.

Article 16

Issue of Certificates

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

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

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

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

Article 16

Délivrance des certificats

1) Un Certificat international de franc-bord (1966) est délivré à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de la présente Convention.

2) Un Certificat international d'exemption pour le franc-bord sera délivré à tout navire auquel il aura été accordé une exemption en vertu des dispositions du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 de l'article 6.

3) Ces certificats sont délivrés, soit par l'Administration, soit par un agent ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume la pleine responsabilité du certificat.

4) Nonobstant toute autre disposition de la présente Convention, tout certificat international de franc-bord qui est en cours de validité lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour le gouvernement de l'Etat dont le navire bat le pavillon, reste valable soit pendant deux ans, soit jusqu'à la date de son expiration, si cette date est la plus rapprochée. Passé ce délai, un Certificat international de franc-bord (1966) devient exigible.

Artikel 16

Ausstellung von Zeugnissen

(1) Jedem Schiff, das nach Maßgabe dieses Übereinkommens besichtigt und mit einer Freibordmarke versehen worden ist, wird ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) ausgestellt.

(2) Jedem Schiff, dem nach Artikel 6 Absatz 2 oder 4 eine Befreiung gewährt worden ist, wird ein Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis ausgestellt.

(3) Diese Zeugnisse werden von der Verwaltung oder von einer von ihr ordnungsgemäß ermächtigten Person oder Stelle ausgestellt. In jedem Fall trägt die Verwaltung die volle Verantwortung für das Zeugnis.

(4) Ungeachtet jeder anderen Bestimmung dieses Übereinkommens bleibt ein Internationales Freibord-Zeugnis, das beim Inkrafttreten dieses Übereinkommens gegenüber der Regierung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, Gültigkeit besitzt, bis zum Ablauf seiner Geltungsdauer, höchstens jedoch zwei weitere Jahre, gültig. Nach diesem Zeitpunkt ist ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) erforderlich.

Article 17

**Issue of Certificate
by another Government**

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

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

(3) A certificate so issued must contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Government of the State whose flag

Article 17

**Délivrance d'un certificat par un
autre gouvernement**

1) Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Convention sont observées, il délivre au navire un Certificat international de franc-bord (1966) ou en autorise la délivrance, conformément à la présente Convention.

2) Une copie du certificat, une copie du rapport de visite établi pour le calcul des francs-bords et une copie de ces calculs sont remises dès que possible au gouvernement qui a fait la demande.

3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il est délivré à la requête du gouvernement de l'Etat dont le navire

Artikel 17

**Ausstellung eines Zeugnisses
durch eine andere Regierung**

(1) Eine Vertragsregierung kann auf Ersuchen einer anderen Vertragsregierung die Besichtigung eines Schiffes veranlassen und diesem nach Maßgabe dieses Übereinkommens ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) ausstellen oder ausstellen lassen, wenn sie sich davon überzeugt hat, daß den Vorschriften des Übereinkommens entsprochen ist.

(2) Der das Ersuchen stellenden Regierung werden so bald wie möglich eine Abschrift des Zeugnisses, eine Abschrift des für die Berechnung des Freibords verwendeten Besichtigungsberichts sowie eine Abschrift der Berechnungen übermittelt.

(3) Ein in dieser Weise ausgestelltes Zeugnis muß die Feststellung enthalten, daß es auf Ersuchen der Regierung des Staates ausgestellt wurde,

the ship is or will be flying and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under Article 16.

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

Article 18

Form of Certificates

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

(2) The form of the certificates shall be that of the models given in Annex III. The arrangement of the printed part of each model certificate shall be exactly reproduced in any certificates issued, and in any certified copies thereof.

Article 19

Duration of Certificates

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

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

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

- (a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;
- (b) the fittings and appliances mentioned in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14 are not maintained in an effective condition;

bat ou batta le pavillon; il a la même valeur et est reconnu dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 16.

4) Aucun Certificat international de franc-bord (1966) ne doit être délivré à un navire qui bat le pavillon d'un Etat dont le gouvernement n'est pas un Gouvernement contractant.

Article 18

Forme des certificats

1) Les certificats sont établis dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui les délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.

2) Les certificats sont conformes aux modèles figurant à l'Annexe III. La disposition typographique de chaque modèle de certificat est exactement reproduite dans tout certificat délivré ou dans toute copie certifiée conforme.

Article 19

Durée de validité des certificats

1) Le Certificat international de franc-bord (1966) est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance.

2) Si, après la visite périodique prévue à l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 14, il ne peut être délivré de nouveau certificat au navire avant l'expiration du certificat initial, l'agent ou l'organisme qui effectue la visite peut proroger la validité dudit certificat pour une période qui ne doit pas excéder cinq mois. Cette prorogation est consignée sur le certificat et elle n'est accordée que si aucune modification de nature à affecter le franc-bord n'a été apportée à la structure, aux équipements, aux aménagements, aux matériaux ou aux échantillons.

3) Le Certificat international de franc-bord (1966) est annulé par l'Administration dans l'un des cas suivants:

- a) si la coque ou les superstructures du navire ont subi des modifications d'une importance telle qu'il devient nécessaire de lui assigner un franc-bord plus élevé;
- b) si les installations et dispositifs mentionnés à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 14 ne sont pas maintenus en état de bon fonctionnement;

dessen Flagge das Schiff jetzt oder künftig führt; es hat die gleiche Gültigkeit wie ein auf Grund des Artikels 16 ausgestelltes Zeugnis und wird ebenso anerkannt.

(4) Einem Schiff, das die Flagge eines Staates führt, dessen Regierung nicht Vertragsregierung ist, darf kein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) ausgestellt werden.

Artikel 18

Form der Zeugnisse

(1) Die Zeugnisse werden in der oder den Amtssprachen des ausstellenden Staates abgefaßt. Ist diese Sprache weder Englisch noch Französisch, so muß der Wortlaut eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten.

(2) Die Form der Zeugnisse muß den in Anlage III wiedergegebenen Mustern entsprechen. Die Anordnung des gedruckten Teils jedes Musterzeugnisses ist in den ausgestellten Zeugnissen und in deren beglaubigten Abschriften genau wiederzugeben.

Artikel 19

Geltungsdauer der Zeugnisse

(1) Ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) wird für einen von der Verwaltung festgesetzten Zeitabschnitt ausgestellt; er darf höchstens fünf Jahre betragen, vom Tag der Ausstellung an gerechnet.

(2) Kann dem Schiff nach der in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b vorgesehenen regelmäßigen Besichtigung vor Ablauf der Gültigkeit des ursprünglich ausgestellten Zeugnisses kein neues Zeugnis ausgestellt werden, so kann die Person oder Stelle, welche die Besichtigung vornimmt, die Geltungsdauer des ursprünglichen Zeugnisses um höchstens fünf Monate verlängern. Diese Verlängerung wird auf dem Zeugnis vermerkt; sie wird nur gewährt, wenn keine Änderungen in der Bauausführung, Ausrüstung, allgemeinen Anordnung, in den Werkstoffen oder den Materialstärken vorgenommen worden sind, die den Freibord des Schiffes beeinflussen.

(3) Ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) wird von der Verwaltung für ungültig erklärt,

- a) wenn am Schiffskörper oder an den Aufbauten wesentliche Änderungen vorgenommen wurden, welche die Festsetzung eines größeren Freibords erfordern;
- b) wenn die in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c genannten Einrichtungen und Vorkehrungen nicht in einwandfreiem Zustand erhalten werden;

- (c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been inspected as provided in sub-paragraph (c) of paragraph (1) of Article 14;
- (d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.
- (4) (a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph (2) of Article 6 shall not exceed five years from the date of issue. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate (1966) under this Article.
- (b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (4) of Article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.
- (5) A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State.
- c) si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à l'inspection prévue à l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 14;
- d) si la résistance structurale du navire a été affaiblie au point que celui-ci ne présente plus la sécurité voulue.
- 4) a) La durée de validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par une Administration à un navire bénéficiant des dispositions du paragraphe 2 de l'article 6 ne doit pas excéder cinq ans à partir de la date de délivrance. Ce certificat est soumis à une procédure de prorogation, de visas et d'annulation semblable à celle prévue par le présent article pour les Certificats de franc-bord (1966).
- b) La validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré à un navire bénéficiant d'une exemption au titre du paragraphe 4 de l'article 6 est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré.
- 5) Tout certificat délivré à un navire par une Administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.
- c) wenn das Zeugnis keinen Vermerk enthält, demzufolge das Schiff nach Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe c überprüft worden ist;
- d) wenn die bauliche Festigkeit des Schiffes so sehr vermindert ist, daß es nicht mehr sicher ist.
- (4) a) Die Geltungsdauer eines von der Verwaltung einem nach Artikel 6 Absatz 2 befreiten Schiff ausgestellten Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses beträgt höchstens fünf Jahre, vom Tag der Ausstellung an gerechnet. Dieses Zeugnis wird nach dem im vorliegenden Artikel für ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) vorgesehenen Verfahren verlängert, bestätigt oder für ungültig erklärt.
- b) Die Geltungsdauer eines Internationalen Freibord-Ausnahmezeugnisses, das einem nach Artikel 6 Absatz 4 befreiten Schiff ausgestellt wurde, ist auf die Einzelreise beschränkt, für die es ausgestellt wurde.
- (5) Ein einem Schiff von einer Verwaltung ausgestelltes Zeugnis wird ungültig, sobald dieses Schiff zur Flagge eines anderen Staates überwechselt.

Article 20

Acceptance of Certificates

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

Article 20

Acceptation des certificats

Les certificats délivrés sous la responsabilité d'un Gouvernement contractant, conformément aux dispositions de la présente Convention, sont acceptés par les autres Gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes pour tout ce qui concerne les objectifs de la présente Convention.

Artikel 20

Anerkennung der Zeugnisse

Zeugnisse, die im Namen einer Vertragsregierung nach diesem Übereinkommen ausgestellt sind, werden von den anderen Vertragsregierungen anerkannt; sie messen ihnen für alle in dem Übereinkommen berücksichtigten Zwecke die gleiche Gültigkeit bei wie den von ihnen selbst ausgestellten Zeugnissen.

Article 21

Control

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

Article 21

Contrôle

1) Tout navire auquel un certificat a été délivré en vertu de l'article 16 ou de l'article 17 est soumis, dans les ports des autres Gouvernements contractants, à un contrôle exercé par des fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements. Les Gouvernements contractants veillent à ce que ce contrôle soit exercé dans la mesure où cela est raisonnable et possible en vue de vérifier qu'il existe à bord un certificat en cours de validité. Si le navire possède un Certificat in-

Artikel 21

Kontrolle

(1) Schiffe, die ein nach Artikel 16 oder 17 ausgestelltes Zeugnis besitzen, unterliegen in den Häfen der anderen Vertragsregierungen der Kontrolle durch ordnungsgemäß ermächtigte Bedienstete dieser Regierungen. Die Vertragsregierungen gewährleisten, daß diese Kontrolle, soweit zumutbar und durchführbar, der Bestätigung dient, daß sich ein gültiges Zeugnis nach Maßgabe dieses Übereinkommens an Bord befindet. Befindet sich ein gültiges Internationales

the ship, such control shall be limited to the purpose of determining that:

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

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

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

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

Article 22

Privileges

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

Article 23

Casualties

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

(2) Each Contracting Government undertakes to supply the Organization with the pertinent information concerning the findings of such investigations. No reports or recom-

ternational de franc-bord (1966) en cours de validité, le contrôle a pour seul but de vérifier:

- a) que le navire n'est pas chargé au-delà des limites autorisées par le certificat;
- b) que la position de la ligne de charge sur le navire correspond aux indications portées sur le certificat;
- c) que pour tout ce qui concerne les dispositions des alinéas a) et b) du paragraphe 3 de l'article 19, le navire n'a pas subi de modifications d'une importance telle qu'il ne puisse manifestement prendre la mer sans danger pour les passagers ou l'équipage.

Quand il existe à bord un Certificat international d'exemption pour le franc-bord en cours de validité, le contrôle a pour seul but de vérifier que toutes les conditions prévues dans ce certificat sont bien observées.

2) Si ce contrôle est exercé en vertu de l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article, son objet se limite à empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger pour les passagers ou l'équipage.

3) Dans le cas où le contrôle prévu au présent article donnerait lieu à une intervention de quelque nature que ce soit, le fonctionnaire chargé du contrôle informe immédiatement par écrit le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat le pavillon de cette décision et de toutes les circonstances qui ont pu motiver cette intervention.

Article 22

Bénéfice de la Convention

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'un navire qui ne possède pas un certificat en cours de validité délivré en vertu de cette Convention.

Article 23

Accidents

1) Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu aux navires dont elle a la responsabilité et qui sont soumis aux dispositions de la présente Convention, lorsqu'elle estime que cette enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à ladite Convention.

2) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir à l'Organisation tous renseignements utiles sur les résultats de ces enquêtes. Les rapports ou les recommandations de l'Organi-

Freibord-Zeugnis (1966) an Bord, so beschränkt sich diese Kontrolle darauf, festzustellen,

- a) daß das Schiff nicht über die in dem Zeugnis festgesetzten Grenzen hinaus beladen ist,
- b) daß die Lage der Freibordmarke am Schiff dem Zeugnis entspricht und
- c) daß das Schiff hinsichtlich der in Artikel 19 Absatz 3 Buchstaben a und b genannten Faktoren nicht so wesentlich geändert wurde, daß es offenbar untauglich ist, ohne Gefahr für Menschenleben in See zu gehen.

Befindet sich ein gültiges Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis an Bord, so beschränkt sich die Kontrolle darauf, festzustellen, daß alle in dem Zeugnis festgesetzten Bedingungen erfüllt sind.

(2) Erfolgt diese Kontrolle nach Absatz 1 Buchstabe c, so wird sie nur zu dem Zweck durchgeführt, ein Auslaufen des Schiffes zu verhindern, bevor es ohne Gefahr für Fahrgäste oder Besatzung in See gehen kann.

(3) Gibt die auf Grund dieses Artikels erfolgende Kontrolle Anlaß zum Einschreiten, so unterrichtet der die Kontrolle durchführende Bedienstete alsbald schriftlich den Consul oder den diplomatischen Vertreter des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, von dieser Entscheidung und von allen Umständen, die ein Einschreiten notwendig erscheinen ließen.

Artikel 22

Vergünstigungen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Vergünstigungen können für ein Schiff nur dann in Anspruch genommen werden, wenn es ein nach Maßgabe des Übereinkommens ausgestelltes gültiges Zeugnis besitzt.

Artikel 23

Unfälle

(1) Jede Verwaltung verpflichtet sich, einen Seeunfall, der einem von diesem Übereinkommen erfaßten Schiff zustößt, für das sie verantwortlich ist, zu untersuchen, wenn sie der Ansicht ist, daß die Untersuchung dazu beitragen kann, etwaige für wünschenswert erachtete Änderungen des Übereinkommens zu veranlassen.

(2) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, der Organisation alle einschlägigen Angaben über die Ergebnisse dieser Untersuchungen zuzuleiten. Berichte oder Empfehlungen

mendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the ships concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any ship or person.

Article 24

Prior Treaties and Conventions

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

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

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

Article 25

Special Rules drawn up by Agreement

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

Article 26

Communication of Information

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

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

sation fondés sur ces renseignements ne révèlent ni l'identité ni la nationalité des navires en cause et n'attribuent en aucune manière la responsabilité de l'accident à un navire ou à une personne, ni ne laissent présumer cette responsabilité.

Article 24

Traités et Conventions antérieurs

1) Tous les autres traités, conventions et accords concernant les lignes de charge actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne:

- a) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas;
- b) les navires auxquels s'applique la présente Convention pour tout ce qui touche aux problèmes qu'elle n'a pas expressément réglés.

2) Toutefois, dans la mesure où ces traités, conventions ou accords sont en opposition avec les prescriptions de la présente Convention, ce sont les dispositions de la présente Convention qui doivent prévaloir.

Article 25

Règles spéciales résultant d'accords

Quand, conformément à la présente Convention, des règles spéciales sont établies par accord entre la totalité ou une partie des Gouvernements contractants, ces règles sont communiquées à l'Organisation qui les fait parvenir à tous les Gouvernements contractants.

Article 26

Communication de renseignements

1) Les Gouvernements contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation et à déposer auprès de celle-ci:

- a) Un nombre suffisant de modèles des certificats qu'ils délivrent conformément aux dispositions de la présente Convention, pour communication aux Gouvernements contractants.
- b) Le texte des lois, décrets, ordres ou règlements et autres instruments qui auront été publiés sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application de la présente Convention.
- c) La liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom en ce qui concerne les lignes de charge, pour communication aux Gouvernements contractants.

der Organisation, welche auf diesen Angaben beruhen, dürfen die Identität oder Staatszugehörigkeit der betreffenden Schiffe nicht erkennen lassen und ein Schiff oder eine Person nicht mittelbar oder unmittelbar für den Unfall verantwortlich machen.

Artikel 24

Frühere Verträge und Übereinkommen

(1) Alle anderen Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen über Freibordfragen, die gegenwärtig zwischen den an diesem Übereinkommen beteiligten Regierungen in Kraft sind, bleiben während ihrer jeweiligen Geltungsdauer unbeschränkt wirksam in bezug auf

- a) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen nicht angewendet wird,
- b) Schiffe, auf welche dieses Übereinkommen angewendet wird, soweit es sich um darin nicht ausdrücklich geregelte Angelegenheiten handelt.

(2) Soweit jedoch solche Verträge, Übereinkommen und Vereinbarungen zu den Vorschriften dieses Übereinkommens im Widerspruch stehen, sind die letzteren maßgebend.

Artikel 25

Vereinbarung besonderer Regeln

Werden im Einklang mit diesem Übereinkommen durch eine Vereinbarung zwischen allen oder einigen Vertragsregierungen besondere Regeln aufgestellt, so sind diese der Organisation zur Weiterleitung an alle Vertragsregierungen mitzuteilen.

Artikel 26

Übermittlung von Unterlagen

(1) Die Vertragsregierungen verpflichten sich, der Organisation folgende Unterlagen zu übermitteln und bei ihr zu hinterlegen:

- a) eine ausreichende Anzahl von Mustern der von ihnen nach Maßgabe dieses Übereinkommens ausgestellten Zeugnisse zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen,
- b) den Wortlaut der Gesetze, Verordnungen, Ausführungsbestimmungen und sonstigen Vorschriften, die auf den verschiedenen durch dieses Übereinkommen betroffenen Gebieten erlassen worden sind, sowie
- c) eine Liste der nichtstaatlichen Stellen, die befugt sind, in ihrem Namen in Freibordfragen tätig zu werden, zwecks Weiterleitung an die Vertragsregierungen.

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

2) Chaque Gouvernement contractant s'engage à communiquer, à tout autre Gouvernement contractant qui en fera la demande, les normes de résistance qu'il utilise.

(2) Jede Vertragsregierung verpflichtet sich, jeder anderen Vertragsregierung auf Verlangen ihre Festlegungsvorschriften zur Verfügung zu stellen.

Article 27

Signature, Acceptance and Accession

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

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (c) accession.

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

Article 28

Coming into Force

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

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

(3) For Governments which have deposited an instrument of acceptance of or accession to the present Con-

Article 27

Signature, approbation et adhésion

1) La présente Convention reste ouverte pour signature pendant trois mois à compter du 5 avril 1966 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, d'une institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la Convention par:

- a) signature sans réserve quant à l'approbation;
- b) signature sous réserve d'approbation, suivie d'approbation ou
- c) adhésion.

2) L'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt auprès de l'Organisation d'un instrument d'approbation ou d'adhésion. L'Organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la Convention ou y ont adhéré, de toute nouvelle approbation ou adhésion et de la date de sa réception.

Article 28

Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle quinze gouvernements au moins — dont ceux de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonnes de jauge brute — ont, soit signé la Convention sans réserve, soit déposé un instrument d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 27. L'Organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

2) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci au cours de la période de douze mois prévue au paragraphe 1 du présent article, l'approbation ou l'adhésion prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion si cette dernière date est plus tardive.

3) Pour les gouvernements qui déposent un instrument d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion

Artikel 27

Unterzeichnung, Annahme und Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt drei Monate, vom 5. April 1966 an gerechnet, zur Unterzeichnung und danach zum Beitritt auf. Die Regierungen der Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer ihrer Sonderorganisationen oder der Internationalen Atomenergie-Organisation oder von Vertragsparteien der Satzung des Internationalen Gerichtshofs können Vertragsparteien des Übereinkommens werden,

- a) indem sie es ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnen,
- b) indem sie es vorbehaltlich der Annahme unterzeichnen und später annehmen oder
- c) indem sie ihm beitreten.

(2) Die Annahme oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Annahme- oder Beitrittsurkunde bei der Organisation; diese teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, jede neue Annahme und jeden neuen Beitritt sowie den Zeitpunkt der Hinterlegung der betreffenden Urkunde mit.

Artikel 28

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem mindestens fünfzehn Regierungen von Staaten, von denen sieben mindestens je eine Million Bruttoregistertonnen Schiffsraum besitzen, es nach Artikel 27 ohne Vorbehalt der Annahme unterzeichnet oder Annahme- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben. Die Organisation teilt allen Regierungen, die das Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, den Zeitpunkt seines Inkrafttretens mit.

(2) Für Regierungen, die während der in Absatz 1 genannten 12 Monate eine Annahme- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen hinterlegt haben, wird die Annahme oder der Beitritt mit Inkrafttreten des Übereinkommens oder drei Monate nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Annahme- oder Beitrittsurkunde wirksam, je nachdem welcher Zeitpunkt später liegt.

(3) Für Regierungen, die nach dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens eine Annahme- oder Beitrittsurkunde

vention after the date on which it comes into force, the Convention shall come into force three months after the date of the deposit of such instrument.

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

Article 29

Amendments

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

(2) Amendment by unanimous acceptance

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention shall be communicated by the Organisation to all Contracting Governments for consideration with a view to unanimous acceptance.

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

(c) Any proposed amendment shall be deemed to be rejected if it is not accepted under sub-paragraph (b) of the present paragraph within three years after it has been first communicated to all Contracting Governments by the Organisation.

(3) Amendment after consideration in the Organisation

(a) Upon the request of a Contracting Government, any amendment proposed by it to the present Convention will be considered in the Organisation. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organisation, such amendment shall be communicated to all Members of

à celle-ci après la date de son entrée en vigueur, la Convention entre en vigueur trois mois après la date de dépôt de l'instrument d'approbation ou d'adhésion.

4) Après la date à laquelle ont été prises toutes les mesures nécessaires pour qu'un amendement à la présente Convention entre en vigueur, ou après la date à laquelle toutes les approbations nécessaires sont considérées comme recueillies en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 29 dans le cas d'un amendement par approbation unanime, tout instrument d'approbation ou d'adhésion déposé est considéré comme s'appliquant à la Convention modifiée.

Article 29

Amendements

1) La présente Convention peut être amendée sur la proposition d'un Gouvernement contractant, selon l'une des procédures prévues au présent article.

2) Amendement par approbation unanime

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, toute proposition d'amendement à la présente Convention qu'il formule est communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants pour examen en vue de son approbation unanime.

b) Tout amendement ainsi communiqué entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par tous les Gouvernements contractants, à moins que ceux-ci ne conviennent d'une date plus rapprochée. Un Gouvernement contractant qui n'a pas notifié à l'Organisation son approbation ou son refus de l'amendement dans un délai de trois ans à partir de la date où l'Organisation le lui a communiqué est considéré comme approuvant cet amendement.

c) Tout amendement ainsi proposé sera considéré comme rejeté s'il n'est pas approuvé dans les conditions prévues à l'alinéa b) ci-dessus trois ans après que l'Organisation l'a communiqué pour la première fois aux Gouvernements contractants.

3) Amendement après examen au sein de l'Organisation

a) A la demande d'un Gouvernement contractant, l'Organisation examine tout amendement à la présente Convention présenté par ce gouvernement. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers des membres présents et votants du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, l'amendement est communiqué à tous les

zu demselben hinterlegt haben, tritt es drei Monate nach Hinterlegung der betreffenden Urkunde in Kraft.

(4) Nach dem Zeitpunkt, zu dem alle Maßnahmen getroffen worden sind, um eine Änderung dieses Übereinkommens in Kraft treten zu lassen, oder zu dem bei einstimmig angenommenen Änderungen alle notwendigen Annahmen nach Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe b als erfolgt gelten, gilt jede hinterlegte Annahme- oder Beitrittsurkunde für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung.

Artikel 29

Änderungen

(1) Dieses Übereinkommen kann auf Vorschlag einer Vertragsregierung durch eines der in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

(2) Änderung durch einstimmige Annahme

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung teilt die Organisation eine von der betreffenden Regierung vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens allen Vertragsregierungen zur Prüfung zwecks einstimmiger Annahme mit.

b) Eine solche Änderung tritt zwölf Monate nach ihrer Annahme durch alle Vertragsregierungen in Kraft, sofern nicht ein früherer Zeitpunkt vereinbart wird. Hat eine Vertragsregierung die Organisation binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem diese der Vertragsregierung die Änderung erstmalig mitgeteilt hat, nicht von der Annahme oder Ablehnung derselben unterrichtet, so wird unterstellt, daß die betreffende Regierung die Änderung angenommen hat.

c) Ein Änderungsvorschlag gilt als abgelehnt, wenn er nicht gemäß Buchstabe b binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt angenommen worden ist, zu dem ihn die Organisation erstmalig allen Vertragsregierungen mitgeteilt hat.

(3) Änderung nach Prüfung durch die Organisation

a) Auf Antrag einer Vertragsregierung wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens von der Organisation geprüft. Nimmt der Schiffssicherheitsausschuß der Organisation die Änderung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder an, so wird die Änderung allen Mitgliedern der Organi-

the Organization and all Contracting Governments at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization.

- (b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, the amendment shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

- (c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

- (d) The Assembly, by a two-thirds majority of those present and voting, including two-thirds of the Governments represented on the Maritime Safety Committee and present and voting in the Assembly, may propose a determination at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period. This determination shall be subject to the prior acceptance of two-thirds of the Contracting Governments to the present Convention.

- (e) Nothing in this paragraph shall prevent the Contracting Government which first proposed action under this paragraph on an amendment to the present Convention from taking at any time such alternative action as it deems desirable in accordance with paragraph (2) or (4) of this Article.

(4) Amendment by a conference

- (a) Upon the request of a Contracting Government, concurred in by at least one-third of the Contracting Governments, a conference of Governments will be convened by the Organization to consider amendments to the present Convention.

- (b) Every amendment adopted by such a conference by a two-thirds majority of those present and voting of the Contracting Governments shall be communicated by the Organization to all Contracting Governments for their acceptance.

Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants six mois au moins avant qu'il ne soit examiné par l'Assemblée de l'Organisation.

- b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants de l'Assemblée, l'amendement est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur approbation.

- c) L'amendement entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par les deux tiers des Gouvernements contractants, pour tous les Gouvernements contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, font une déclaration aux termes de laquelle ils ne l'approuvent pas.

- d) A la majorité des deux tiers des membres présents et votants, y compris les deux tiers des gouvernements représentés au Comité de la sécurité maritime présents et votants à l'Assemblée, celle-ci peut proposer au moment de l'adoption d'un amendement qu'il soit décidé que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant faisant une déclaration en vertu de l'alinéa c) et qui n'approuve pas l'amendement dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente Convention. La décision est subordonnée à l'approbation préalable des deux tiers des Gouvernements contractants parties à la présente Convention.

- e) Aucune des dispositions du présent paragraphe n'empêche le Gouvernement contractant qui a engagé au sujet d'un amendement à la présente Convention la procédure prévue audit paragraphe d'adopter, à tout moment, toute autre procédure qui lui paraît souhaitable en application du paragraphe 2 ou du paragraphe 4 du présent article.

4) Amendement par une conférence

- a) Sur demande formulée par un Gouvernement contractant et appuyée par un tiers au moins des Gouvernements contractants, l'Organisation convoque une conférence des gouvernements pour examiner les amendements à la présente Convention.

- b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Gouvernements contractants présents et votants est communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements contractants en vue d'obtenir leur approbation.

sation und allen Vertragsregierungen mindestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt mitgeteilt, zu dem sie von der Versammlung der Organisation geprüft wird.

- b) Eine Änderung, welche die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

- c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, daß sie dieselbe nicht annehmen.

- d) Bei der Annahme einer Änderung kann die Versammlung mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder unter Einschluß von zwei Dritteln der im Schiffssicherheitsausschuß vertretenen und in der Versammlung anwesenden und abstimmenden Regierungen eine Feststellung vorschlagen, daß angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe c abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet. Diese Feststellung bedarf der vorherigen Annahme durch zwei Drittel der Vertragsregierungen dieses Übereinkommens.

- e) Dieser Absatz schließt nicht aus, daß eine Vertragsregierung, die hinsichtlich einer Änderung des Übereinkommens zunächst ein Verfahren nach diesem Absatz vorgeschlagen hat, jederzeit ein anderes Verfahren nach Absatz 2 oder 4 anwendet, das sie für wünschenswert hält.

(4) Änderung durch eine Konferenz

- a) Auf Antrag einer Vertragsregierung, der von mindestens einem Drittel der Vertragsregierungen unterstützt wird, beruft die Organisation eine Konferenz der Regierungen zur Prüfung von Änderungen dieses Übereinkommens ein.

- b) Jede Änderung, welche die Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsregierungen annimmt, wird von der Organisation allen Vertragsregierungen zur Annahme übermittelt.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Governments. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Governments except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

(d) By a two-thirds majority of those present and voting, a conference convened under sub-paragraph (a) may determine at the time of its adoption that an amendment is of such an important nature that any Contracting Government which makes a declaration under sub-paragraph (c), and which does not accept the amendment within a period of twelve months after it comes into force, shall cease to be a party to the present Convention upon the expiry of that period.

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

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

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

Article 30

Denunciation

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

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

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

c) L'amendement entre en vigueur douze mois après la date de son approbation par les deux tiers des Gouvernements contractants, pour tous les Gouvernements contractants, à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, font une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas cet amendement.

d) A la majorité des deux tiers des membres présents et votants, une Conférence convoquée en vertu de l'alinéa a) ci-dessus peut spécifier, au moment de l'adoption d'un amendement, que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement contractant faisant la déclaration prévue à l'alinéa c) ci-dessus et n'approuvant pas l'amendement dans un délai de douze mois après son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration de ce délai, d'être partie à la présente Convention.

5) Tout amendement à la présente Convention qui intervient par application du présent article et qui concerne la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvent dans un état d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.

6) L'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que de la date à laquelle chacun de ces amendements entrera en vigueur.

7) Toute approbation ou toute déclaration faite en vertu du présent article est notifiée par écrit à l'Organisation, qui en informe tous les Gouvernements contractants.

Article 30

Dénunciation

1) La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de ce Gouvernement.

2) La dénonciation s'effectue par une notification écrite adressée à l'Organisation qui en communique la teneur et la date de réception à tous les autres Gouvernements contractants.

3) La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle l'Organisation en a reçu notification ou à l'expiration du délai stipulé dans la notification, si celui-ci est supérieur à un an.

c) Die Änderung tritt zwölf Monate nach dem Tag in Kraft, an dem sie von zwei Dritteln der Vertragsregierungen angenommen worden ist. Sie tritt für alle Vertragsregierungen mit Ausnahme derjenigen in Kraft, die vor Inkrafttreten der Änderung erklären, daß sie dieselbe nicht annehmen.

d) Bei der Annahme einer Änderung kann eine nach Buchstabe a) einberufene Konferenz mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder feststellen, daß angesichts der dieser Änderung zukommenden Bedeutung jede Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Buchstabe c) abgibt und die Änderung nicht binnen zwölf Monaten nach ihrem Inkrafttreten annimmt, nach Ablauf dieser Frist als Vertragspartei ausscheidet.

(5) Alle auf Grund dieses Artikels vorgenommenen Änderungen des Übereinkommens, welche die Bauart eines Schiffes betreffen, gelten nur für Schiffe, deren Kiel an oder nach dem Tag des Inkrafttretens der Änderung gelegt wird oder die sich zu dieser Zeit in einem entsprechenden Bauzustand befinden.

(6) Die Organisation teilt allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels in Kraft tretende Änderung sowie den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens mit.

(7) Jede auf Grund dieses Artikels erfolgende Annahme oder Erklärung ist der Organisation schriftlich zu notifizieren; diese notifiziert allen Vertragsregierungen den Eingang der Annahme oder Erklärung.

Artikel 30

Kündigung

(1) Jede Vertragsregierung kann dieses Übereinkommen nach Ablauf von fünf Jahren, nachdem es für sie in Kraft getreten ist, jederzeit kündigen.

(2) Die Kündigung erfolgt durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation; die Organisation teilt allen anderen Vertragsregierungen den Eingang jeder Notifikation sowie den Tag ihres Eingangs mit.

(3) Die Kündigung wird ein Jahr nach dem Tag, an dem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach Ablauf eines längeren, in der Notifikation bezeichneten Zeitabschnitts wirksam.

Article 31

Suspension

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

(2) Such suspension shall not deprive other Contracting Governments of any right of control under the present Convention over the ships of the suspending Government when such ships are within their ports.

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

(4) The Organization shall notify all Contracting Governments of any suspension or termination of suspension under this Article.

Article 32

Territories

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

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

(2) (a) The United Nations, or any Contracting Government which has made a declaration under sub-paragraph (a) of paragraph (1) of this Article, at any time after the expiry of a period of five years from the date on which the Convention has been so extended to any territory, may by notification in writing to the Organization de-

Article 31

Suspension

1) En cas d'hostilités ou dans d'autres circonstances exceptionnelles portant atteinte aux intérêts vitaux d'un Etat dont le gouvernement est un Gouvernement contractant, ce gouvernement peut suspendre l'application de la totalité ou d'une partie quelconque des dispositions de la présente Convention. Le gouvernement qui use de cette faculté en informe immédiatement l'Organisation.

2) Une telle décision ne prive pas les autres Gouvernements contractants du droit de contrôle qui leur est accordé aux termes de la présente Convention sur les navires du gouvernement usant de cette faculté, quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

3) Le gouvernement qui a décidé une telle suspension peut à tout moment y mettre fin et informe immédiatement l'Organisation de sa décision.

4) L'Organisation notifie à tous les Gouvernements contractants toute suspension ou fin de suspension décidée en vertu du présent article.

Article 32

Territoires

1) a) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'administration d'un territoire, ou tout Gouvernement contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire, doivent, aussitôt que possible, se consulter avec les autorités de ce territoire pour s'efforcer d'étendre l'application de la présente Convention à ce territoire et peuvent, à tout moment, par une notification écrite adressée à l'Organisation, déclarer que la présente Convention s'étend à ce territoire.

b) L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

2) a) Les Nations Unies, ou tout Gouvernement contractant, ayant fait une déclaration conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 du présent article, peuvent à tout moment, après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire quelconque, déclarer par une

Artikel 31

Aussetzung

(1) Im Falle von Feindseligkeiten oder sonstigen außergewöhnlichen Umständen, welche die Lebensinteressen eines Staates berühren, dessen Regierung Vertragsregierung ist, kann diese Regierung die Anwendung dieses Übereinkommens oder eines Teiles davon aussetzen. Die betreffende Regierung hat die Organisation hiervon alsbald zu unterrichten.

(2) Eine solche Aussetzung schließt nicht ein den anderen Vertragsregierungen nach diesem Übereinkommen zustehendes Kontrollrecht in bezug auf Schiffe der die Aussetzung bewirkenden Regierung aus, wenn diese sich in ihren Häfen befinden.

(3) Die Regierung, welche die Aussetzung bewirkt, kann die Aussetzung jederzeit beenden; sie hat die Organisation hiervon alsbald zu unterrichten.

(4) Die Organisation notifiziert allen Vertragsregierungen jede auf Grund dieses Artikels beschlossene Aussetzung und deren Beendigung.

Artikel 32

Hoheitsgebiete

(1) a) Die Vereinten Nationen, soweit sie Verwaltungsmacht eines Hoheitsgebiets sind, oder jede für die internationalen Beziehungen eines Hoheitsgebietes verantwortliche Vertragsregierung treten mit diesem Hoheitsgebiet so bald wie möglich in Konsultationen ein mit dem Ziel, dieses Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet zu erstrecken; sie können jederzeit durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, daß das Übereinkommen auf das betreffende Hoheitsgebiet erstreckt wird.

b) Dieses Übereinkommen wird auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet vom Tag des Eingangs dieser Notifikation oder von einem anderen darin angegebenen Tag an erstreckt.

(2) a) Die Vereinten Nationen oder eine Vertragsregierung, die eine Erklärung nach Absatz 1 Buchstabe a abgegeben haben, können jederzeit nach Ablauf von fünf Jahren nach dem Zeitpunkt, zu dem dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt wurde, durch eine an die Organisation gerichtete schriftliche Notifikation erklären, daß

clare that the present Convention shall cease to extend to any such territory named in the notification.

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

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

Article 33 Registration

(1) The present Convention shall be deposited with the Organization and the Secretary-General of the Organization shall transmit certified true copies thereof to all Signatory Governments and to all Governments which accede to the present Convention.

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

Article 34 Languages

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

DONE at London this fifth day of April 1966.

For the
GOVERNMENT OF THE KINGDOM
OF AFGHANISTAN:

For the
GOVERNMENT OF THE
PEOPLE'S REPUBLIC OF ALBANIA:

notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer audit territoire désigné dans la notification.

- b) La Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification au bout d'un an à partir de la date de réception de la notification par l'Organisation, ou de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

3) L'Organisation informe tous les Gouvernements contractants de l'extension de la présente Convention à tout territoire en vertu du paragraphe 1 du présent article et de la cessation de ladite extension conformément aux dispositions du paragraphe 2, en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou cesse d'être applicable.

Article 33 Enregistrement

1) La présente Convention est déposée auprès de l'Organisation et le Secrétaire général de l'Organisation en adresse des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements signataires ainsi qu'à tous les gouvernements qui y adhèrent.

2) Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée par les soins de l'Organisation conformément à l'Article 102 de la Charte de l'Organisation des Nations Unies.

Article 34 Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Des traductions officielles en langues russe et espagnole sont établies et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont apposé leur signature à la présente Convention.

FAIT à Londres, ce cinq avril 1966.

Pour le GOUVERNEMENT
DU ROYAUME D'AFGHANISTAN:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE
D'ALBANIE:

das Übereinkommen auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet nicht mehr erstreckt wird.

- b) Dieses Übereinkommen wird nach Ablauf eines Jahres, nachdem die Notifikation der Organisation zugegangen ist, oder nach einem längeren, in der Notifikation angegebenen Zeitabschnitt nicht mehr auf das in der Notifikation bezeichnete Hoheitsgebiet erstreckt.

(3) Die Organisation setzt alle Vertragsregierungen von der Erstreckung dieses Übereinkommens auf ein Hoheitsgebiet gemäß Absatz 1 sowie von der Beendigung einer solchen Erstreckung gemäß Absatz 2 in Kenntnis; hierbei gibt sie jeweils den Zeitpunkt an, zu dem die Erstreckung beginnt oder endet.

Artikel 33 Registrierung

(1) Dieses Übereinkommen wird bei der Organisation hinterlegt; der Generalsekretär der Organisation übermittelt allen Unterzeichnerregierungen und allen Regierungen, die dem Übereinkommen beitreten, beglaubigte Abschriften.

(2) Die Organisation läßt dieses Übereinkommen sogleich nach seinem Inkrafttreten nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen registrieren.

Artikel 34 Sprachen

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefaßt, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Amtliche Übersetzungen werden in russischer und spanischer Sprache angefertigt und mit der unterzeichneten Urschrift hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu London am 5. April 1966.

Für die REGIERUNG
DES KONIGREICHS AFGHANISTAN:

Für die REGIERUNG
DER VOLKSREPUBLIK ALBANIEN:

For the GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC AND POPULAR REPUBLIC OF ALGERIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ALGÉRIENNE DÉMOCRATIQUE ET POPULAIRE:	Für die REGIERUNG DER DEMOKRATISCHEN VOLKSSTAATLICHEN REPUBLIK ALGERIEN:
For the GOVERNMENT OF THE ARGENTINE REPUBLIC: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE:	Für die REGIERUNG DER ARGENTINISCHEN REPUBLIK: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA: subject to acceptance	H. G. Marcó Pour le GOUVERNEMENT DU COMMONWEALTH D'AUSTRALIE:	Für die REGIERUNG DES AUSTRALISCHEN BUNDES: Vorbehaltlich der Annahme
	A. R. Downer 4. Juli 1966	
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK ÖSTERREICH:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE BELGIQUE: sous réserve d'approbation et de ratification van den Bosch R. Vancraeynest	Für die REGIERUNG DES KONIGREICHS BELGIEN: Vorbehaltlich der Genehmigung und Ratifikation
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF BOLIVIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK BOLIVIEN:
For the GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF BRAZIL: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS DU BRÉSIL:	Für die REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON BRASILLEN: Vorbehaltlich der Annahme
	George A. Maciel	
For the GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BULGARIA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE BULGARIE:	Für die REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK BULGARIEN: Vorbehaltlich der Annahme
	P. Doinow	
For the GOVERNMENT OF THE UNION OF BURMA:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'UNION BIRMANE:	Für die REGIERUNG DER BIRMANISCHEN UNION:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BURUNDI:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU BURUNDI:	Für die REGIERUNG DES KONIGREICHS BURUNDI:
For the GOVERNMENT OF THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:	Für die REGIERUNG DER WEISSRUSSISCHEN SOZIALISTISCHEN SOWJETREPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF CAMBODIA:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU CAMBODGE:	Für die REGIERUNG DES KONIGREICHS KAMBODSCHA:
For the GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF CAMEROON:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU CAMEROUN:	Für die REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK KAMERUN:
For the GOVERNMENT OF CANADA: subject to Ratification	Pour le GOUVERNEMENT DU CANADA:	Für die REGIERUNG VON KANADA: Vorbehaltlich der Ratifikation
	R. R. Macgillivray	
For the GOVERNMENT OF THE CENTRAL AFRICAN REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:	Für die REGIERUNG DER ZENTRALAFRIKANISCHEN REPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF CEYLON:	Pour le GOUVERNEMENT DE CEYLAN:	Für die REGIERUNG VON CEYLON:

For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHAD:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU TCHAD:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK TSCHAD:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHILE:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK CHILE:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHINA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CHINE: Tsing-chang Liu	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK CHINA: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COLOMBIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE COLOMBIE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK KOLUMBIEN:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE CONGO:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CONGO:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK KONGO:
For the GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC REPUBLIC OF THE CONGO:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO:	Für die REGIERUNG DER DEMOKRATISCHEN REPUBLIK KONGO:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF COSTA RICA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU COSTA RICA:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK COSTA RICA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK KUBA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CYPRUS:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK ZYPERN:
For the GOVERNMENT OF THE CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE TCHÉCOSLOVAQUE:	Für die REGIERUNG DER TSCHÉCHOSLOWAKISCHEN SOZIALISTISCHEN REPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF DAHOMEY:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU DAHOMEY:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK DAHOME:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF DENMARK: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK: Anders Bache M. Rosell	Für die REGIERUNG DES KONIGREICHES DÄNEMARK: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE DOMINICAN REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:	Für die REGIERUNG DER DOMINIKANISCHEN REPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ECUADOR:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'EQUATEUR:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK EKUADOR:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF EL SALVADOR:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'EL SALVADOR:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK EL SALVADOR:
For the GOVERNMENT OF THE EMPIRE OF ETHIOPIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'EMPIRE D'ETHIOPIE:	Für die REGIERUNG DES KAISERREICHES ÄTHIOPIEN:
For the GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE: Karl Schubert	Für die REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK FINNLAND:
For the GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE: sous réserve d'approbation ultérieure J. Morin	Für die REGIERUNG DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK: Vorbehaltlich späterer Genehmigung
For the GOVERNMENT OF THE GABONESE REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE GABONAISE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK GABUN:

For the GOVERNMENT OF THE GAMBIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA GAMBIE:	Für die REGIERUNG VON GAMBIA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GHANA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU GHANA: Y. K. Quartey	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK GHANA: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF GREECE: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE GRÈCE: P. Pagonis	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES GRIECHENLAND: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GUATEMALA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU GUATEMALA:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK GUATEMALA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF GUINEA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK GUINEA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF HAITI:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'HAÏTI:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK HAITI:
For the HOLY SEE:	Pour le SAINT-SIÈGE:	Für den HEILIGEN STUHL:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF HONDURAS:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU HONDURAS:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK HONDURAS:
For the GOVERNMENT OF THE HUNGARIAN PEOPLE'S REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE HONGROISE:	Für die REGIERUNG DER UNGARISCHEN VOLKSREPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ICELAND: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ISLANDE: Hjalmar R. Bardarson	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK ISLAND: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'INDE: Nagendra Singh	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK INDIEN: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK INDONESIEN:
For the GOVERNMENT OF THE EMPIRE OF IRAN:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'EMPIRE D'IRAN:	Für die REGIERUNG DES KAISERREICHES IRAN:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF IRAQ:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'IRAK:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK IRAK:
For the GOVERNMENT OF IRELAND: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE: M. A. Hayes R. Rodgers	Für die REGIERUNG VON IRLAND: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL: P. Muench D. Perry	Für die REGIERUNG DES STAATES ISRAEL: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE ITALIAN REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE: sous réserve d'approbation Nunzio D'Angelo	Für die REGIERUNG DER ITALIENISCHEN REPUBLIK: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE IVORY COAST: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CÔTE D'IVOIRE: sous réserve d'approbation S. Aké	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK ELFENBEINKÜSTE: Vorbehaltlich der Genehmigung

For the
GOVERNMENT OF JAMAICA:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA JAMAÏQUE:

Für die
REGIERUNG VON JAMAÏKA:

For the
GOVERNMENT OF JAPAN:
subject to acceptance

Pour le
GOUVERNEMENT DU JAPON:

Für die
REGIERUNG VON JAPAN:
Vorbehaltlich der Annahme

Atsushi U y a m a
Terutaka Akutagawa

For the GOVERNMENT
OF THE HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN:

Pour le GOUVERNEMENT
DU ROYAUME HACHÉMITE
DE JORDANIE:

Für die REGIERUNG
DES HASCHEMITISCHEN
KÖNIGREICHES JORDANIEN:

For the GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF KENYA:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU KENYA:

Für die
REGIERUNG DER REPUBLIK KENIA:

For the GOVERNMENT
OF THE STATE OF KUWAIT:
subject to acceptance

Pour le GOUVERNEMENT
DE L'ÉTAT DU KOWEÏT:

Für die REGIERUNG
DES STAATES KUWAIT:
Vorbehaltlich der Annahme

A. R. Hussain

For the GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF LAOS:

Pour le GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DU LAOS:

Für die REGIERUNG
DES KÖNIGREICHES LAOS:

For the GOVERNMENT
OF THE LEBANESE REPUBLIC:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE:

Für die REGIERUNG
DER LIBANESISCHEN REPUBLIK:

For the GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF LIBERIA:
subject to acceptance

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU LIBÉRIA:

Für die REGIERUNG
DER REPUBLIK LIBERIA:
Vorbehaltlich der Annahme

J. D. Lawrence
Francis Dennis

For the GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF LIBYA:

Pour le GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE LIBYE:

Für die REGIERUNG
DES KÖNIGREICHES LIBYEN:

For the GOVERNMENT
OF THE PRINCIPALITY
OF LIECHTENSTEIN:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA PRINCIPAUTE
DE LIECHTENSTEIN:

Für die
REGIERUNG DES FÜRSTENTUMS
LIECHTENSTEIN:

For the GOVERNMENT
OF THE GRAND DUCHY
OF LUXEMBOURG:

Pour le GOUVERNEMENT DU
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG:

Für die REGIERUNG
DES GROSSHERZOGTUMS
LUXEMBURG:

For the GOVERNMENT
OF THE MALAGASY REPUBLIC:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE MALGACHE:
sous réserve d'approbation
Jules A. Razafimbahiny

Für die REGIERUNG
DER REPUBLIK MADAGASKAR:
Vorbehaltlich der Genehmigung

For the
GOVERNMENT OF MALAWI:

Pour le
GOUVERNEMENT DE MALAWI:

Für die
REGIERUNG VON MALAWI:

For the
GOVERNMENT OF MALAYSIA:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA MALAISIE:

Für die
REGIERUNG VON MALAYSIA:

For the GOVERNMENT
OF THE MALDIVE ISLANDS:

Pour le GOUVERNEMENT
DES ÎLES MALDIVES:

Für die
REGIERUNG DER MALEDIVEN:

For the GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF MALI:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU MALI:

Für die
REGIERUNG DER REPUBLIK MALI:

For the
GOVERNMENT OF MALTA:

Pour le
GOUVERNEMENT DE MALTE:

Für die
REGIERUNG VON MALTA:

For the GOVERNMENT
OF THE ISLAMIC REPUBLIC
OF MAURETANIA:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE
DE MAURITANIE:

Für die REGIERUNG
DER ISLAMISCHEN REPUBLIK
MAURETANIEN:

For the GOVERNMENT OF THE
UNITED MEXICAN STATES:

Pour le GOUVERNEMENT
DES ÉTATS-UNIS DU MEXIQUE:

Für die REGIERUNG
DER VEREINIGTEN
MEXIKANISCHEN STAATEN:

For the GOVERNMENT OF THE PRINCIPALITY OF MONACO:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO:	Für die REGIERUNG DES FÜRSTENTUMS MONACO:
For the GOVERNMENT OF THE MONGOLIAN PEOPLE'S REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE MONGOLE:	Für die REGIERUNG DER MONGOLISCHEN VOLKSREPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF MOROCCO:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC:	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES MAROKKO:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NEPAL:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU NÉPAL:	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES NEPAL:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS: D. W. van Lynden 4. Juli 1966	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES DER NIEDERLANDE: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF NEW ZEALAND: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE: T. L. Macdonald 30. Juni 1966	Für die REGIERUNG VON NEUSEELAND: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF NICARAGUA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU NICARAGUA:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK NICARAGUA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE NIGER:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU NIGER:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK NIGER:
For the GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DE NIGÉRIA:	Für die REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK NIGERIA:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE: Arne Skaug 1. Juli 1966	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES NORWEGEN: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF PAKISTAN: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DU PAKISTAN: A. Hilaly 5. April 1966	Für die REGIERUNG VON PAKISTAN: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PANAMA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PANAMA: Eusebio A. Morales 13. Mai 1966	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK PANAMA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PARAGUAY:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PARAGUAY:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK PARAGUAY:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU: Ad referendum	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU: R. Pinto T.	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK PERU: ad referendum
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES: subject to ratification or acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES: Tiburcio C. Baja 1. Juli 1966	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK DER PHILIPPINEN: Vorbehaltlich der Ratifikation oder Annahme

For the GOVERNMENT OF THE POLISH PEOPLE'S REPUBLIC: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE: J. Kroskowski	Für die REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK POLEN: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE PORTUGUESE REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE:	Für die REGIERUNG DER PORTUGIESISCHEN REPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE: Gen. Honkon Lee	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK KOREA: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF VIET-NAM:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU VIET-NAM:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK VIETNAM:
For the GOVERNMENT OF THE ROMANIAN PEOPLE'S REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE ROUMAINE:	Für die REGIERUNG DER RUMÄNISCHEN VOLKSREPUBLIK:
For the GOVERNMENT OF THE RWANDESE REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE RWANDAISE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK RUANDA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SAN MARINO:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SAINT-MARIN:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK SAN MARINO:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE L'ARABIE SAOUDITE:	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES SAUDI-ARABIEN:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SENEGAL:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU SÉNÉGAL:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK SENEGAL:
For the GOVERNMENT OF SIERRA LEONE:	Pour le GOUVERNEMENT DE SIERRA LEONE:	Für die REGIERUNG VON SIERRA LEONE:
For the GOVERNMENT OF SINGAPORE:	Pour le GOUVERNEMENT DE SINGAPOUR:	Für die REGIERUNG VON SINGAPUR
For the GOVERNMENT OF THE SOMALI REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOMALIE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK SOMALIA:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SUD-AFRICAINE: R. Kenny E. R. Barker F. J. Cronje	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK SUDAFRIKA: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE SPANISH STATE: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT ESPAGNOL: Santa Cruz	Für die REGIERUNG DES SPANISCHEN STAATES: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE SUDAN:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU SOUDAN:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK SUDAN:
For the GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN:	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE:	Für die REGIERUNG DES KÖNIGREICHES SCHWEDEN:
For the GOVERNMENT OF THE SWISS CONFEDERATION:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE: sous réserve d'approbation B. de Fischer 11. Mai 1966	Für die REGIERUNG DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT: Vorbehaltlich der Genehmigung
For the GOVERNMENT OF THE SYRIAN ARAB REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARABE SYRIENNE:	Für die REGIERUNG DER ARABISCHEN REPUBLIK SYRIEN:

For the GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF THAILAND:

Pour le GOUVERNEMENT
DU ROYAUME DE THAÏLANDE:

Für die REGIERUNG
DES KÖNIGREICHS THAILAND:

For the GOVERNMENT OF THE
TOGOLESE REPUBLIC:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE TOGOLAISE:

Für die
REGIERUNG DER REPUBLIK TOGO:

For the GOVERNMENT OF
TRINIDAD AND TOBAGO:
subject to acceptance

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA TRINITÉ ET TOBAGO:

Für die REGIERUNG
VON TRINIDAD UND TOBAGO:
Vorbehaltlich der Annahme

J. A. V. Harper

For the GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF TUNISIA:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE:
sous réserve d'approbation
A. Badra
5. Juli 1966

Für die REGIERUNG
DER TUNESISCHEN REPUBLIK:
Vorbehaltlich der Genehmigung

For the GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF TURKEY:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE TURQUE:

Für die REGIERUNG
DER REPUBLIK TURKEI:

For the
GOVERNMENT OF UGANDA:

Pour le
GOUVERNEMENT DE L'OUGANDA:

Für die
REGIERUNG VON UGANDA:

For the GOVERNMENT OF THE
UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST
REPUBLIC:

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAÏNE:

Für die
REGIERUNG DER UKRAINISCHEN
SOZIALISTISCHEN
SOWJETREPUBLIK:

For the GOVERNMENT OF THE
UNION OF SOVIET SOCIALIST
REPUBLICS:

Pour le GOUVERNEMENT
DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:

Für die REGIERUNG DER
UNION DER SOZIALISTISCHEN
SOWJETREPUBLIKEN:

With a statement relating
to Article 27 (1) *

mit einer Erklärung zu Artikel 27
Absatz 1 *)

M. Smirnowski
5. Juli 1966

* At the time of signing the Convention, the representative of the Union of Soviet Socialist Republics made the following statement on behalf of his Government:

"The Union of the Soviet Socialist Republics states that Article 27 (1) of the International Convention on Load Lines 1966, under which the Governments of a number of States are deprived of the opportunity to become Parties to this Convention, is of a discriminatory nature and believes that in accordance with the principle of sovereign equality of States the Convention should be open for participation to all the interested nations without any discrimination or limitation."

For the GOVERNMENT OF THE
UNITED ARAB REPUBLIC:

Subject to ratification with declaration:

"The Government of the United Arab Republic regular the following reservation: Nothing in this Convention should in any way affect any of the rules and regulations promulgated by the Suez Canal Authority. In case of any contradiction between them the latter shall prevail".

Pour le GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE:

Für die
REGIERUNG DER VEREINIGTEN
ARABISCHEN REPUBLIK:

Vorbehaltlich der Ratifikation mit folgender Erklärung:

"Die Regierung der Vereinigten Arabischen Republik meldet folgenden Vorbehalt an: Dieses Übereinkommen soll in keiner Weise die von der Suezkanal-Behörde festgelegten Regeln und Vorschriften berühren. Im Falle eines Widerspruchs sind die letzteren maßgebend."

F. Rizk

For the GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD: Gilmour Jenkins Basil Edward Bellamy R. W. Bullmore	Für die REGIERUNG DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE UNITED REPUBLIC OF TANZANIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE-UNIE DE TANZANIE:	Für die REGIERUNG DER VEREINIGTEN REPUBLIK TANSANIA:
For the GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE: E. J. Roland David B. Bannerman jr.	Für die REGIERUNG DER VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE UPPER VOLTA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE HAUTE-VOLTA:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK OBERVOLTA:
For the GOVERNMENT OF THE EASTERN REPUBLIC OF URUGUAY:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK ÖSTLICH DES URUGUAY:
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF VENEZUELA: ad referendum	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU VENEZUELA: Moritz Eiris Villegas	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK VENEZUELA: Ad referendum
For the GOVERNMENT OF THE INDEPENDENT STATE OF WESTERN SAMOA:	Pour le GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT INDÉPENDANT DU SAMOA-OCCIDENTAL:	Für die REGIERUNG DES UNABHÄNGIGEN STAATES WESTSAMOA:
For the GOVERNMENT OF THE YEMEN ARAB REPUBLIC:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARABE DU YÉMEN:	Für die REGIERUNG DER ARABISCHEN REPUBLIK JEMEN:
For the GOVERNMENT OF THE SOCIALIST FEDERAL REPUBLIC OF YUGOSLAVIA: subject to acceptance	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE SOCIALISTE DE YOUGOSLAVIE: Blazevič	Für die REGIERUNG DER SOZIALISTISCHEN FÖDERATIVEN REPUBLIK JUGOSLAWIEN: Vorbehaltlich der Annahme
For the GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ZAMBIA:	Pour le GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE ZAMBIE:	Für die REGIERUNG DER REPUBLIK SAMBIA:

Annex I
Regulations for Determining
Load Lines

Chapter I
General

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

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

Regulation 1
Strength of Hull

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

Regulation 2
Application

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

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

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

(4) Ships of wood or of composite construction, or of other materials the use of which the Administration has approved, or ships whose constructional features are such as to render the application of the provisions of

Annexe I
Règles pour la détermination
des lignes de charge

Chapitre I
Généralités

Les règles supposent que la nature et l'arrimage de la cargaison, du lest, etc., sont tels qu'ils assurent au navire une stabilité suffisante et évitent toute fatigue excessive de la structure.

Les règles supposent également que les règlements internationaux relatifs à la stabilité et au compartimentage du navire, s'il en existe, sont respectés.

Règle 1
Solidité de la coque

L'Administration doit s'assurer que la solidité générale de la structure de la coque est satisfaisante pour le tirant d'eau correspondant au franc-bord assigné. Les navires construits conformément aux règles d'une société de classification reconnue par l'Administration et maintenus conformes à ces règles peuvent être considérés comme ayant une solidité suffisante.

Règle 2
Application

1) Des francs-bords sont assignés aux navires à propulsion mécanique ainsi qu'aux gabares, allèges et autres navires n'ayant pas de moyens de propulsion indépendants, conformément aux dispositions des règles 1 à 40 incluse de la présente Annexe.

2) Les navires transportant du bois en pontée peuvent recevoir, en plus des francs-bords prescrits au paragraphe 1 de la présente règle, des francs-bords pour transport de bois en pontée calculés conformément aux dispositions des règles 41 à 45 incluse de la présente Annexe.

3) Les navires prévus pour porter une voilure, soit comme unique moyen de propulsion, soit comme moyen supplémentaire ainsi que les remorqueurs, reçoivent des francs-bords calculés conformément aux dispositions des règles 1 à 40 incluse de la présente Annexe. L'Administration peut exiger d'eux des francs-bords supérieurs à ceux qui sont ainsi définis.

4) Les navires en bois ou de construction composite, les navires construits en tous autres matériaux dont l'emploi a été approuvé par l'Administration, ainsi que les navires dont les caractéristiques particulières de

Anlage I
Regeln zur Bestimmung
des Freibords

Kapitel I
Allgemeines

Die Regeln setzen voraus, daß Art und Stauung der Ladung, des Ballasts usw. eine ausreichende Stabilität des Schiffes gewährleisten und daß eine übermäßige bauliche Beanspruchung vermieden wird.

Ferner wird vorausgesetzt, daß alle geltenden internationalen Vorschriften über Stabilität und Unterteilung beachtet sind.

Regel 1
Festigkeit des Schiffskörpers

Die Verwaltung hat sich zu vergewissern, daß die allgemeine bauliche Festigkeit des Schiffskörpers für den Tiefgang ausreicht, der dem erteilten Freibord entspricht. Schiffe, die nach den Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut und instandgehalten werden, können als genügend stark betrachtet werden.

Regel 2
Anwendung

(1) Schiffe mit mechanischem Antrieb oder Leichter, Schuten oder sonstige Schiffe ohne eigenen Antrieb erhalten Freiborde nach den Regeln 1 bis 40.

(2) Schiffen mit Holzdeckslast können außer den in Absatz 1 vorgeschriebenen Freiborden Holzfreiborde nach den Regeln 41 bis 45 erteilt werden.

(3) Schiffen, die entweder als einzigen oder als zusätzlichen Antrieb Segel führen können, sowie Schleppern werden Freiborde nach den Regeln 1 bis 40 erteilt. Die Verwaltung kann für diese Schiffe einen vergrößerten Freibord vorschreiben.

(4) Holz- oder Kompositsschiffen oder Schiffen, die aus anderen von der Verwaltung zugelassenen Werkstoffen hergestellt sind oder deren bauliche Merkmale die Anwendung dieser Anlage unzumutbar oder undurch-

this Annex unreasonable or impracticable, shall be assigned freeboards as determined by the Administration.

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

Regulation 3

Definitions of Terms used in the Annexes

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

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

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

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

(5) Moulded Depth

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

construction rendent injustifiée ou pratiquement irréalisable l'application des dispositions de la présente Annexe reçoivent des francs-bords fixés par l'Administration.

5) Les règles 10 à 26 incluse de la présente Annexe s'appliquent à tout navire auquel est assigné un franc-bord minimal. Des dérogations peuvent être accordées aux navires auxquels est assigné un franc-bord supérieur au franc-bord minimal sous réserve que les conditions de sécurité soient jugées satisfaisantes par l'Administration.

Règle 3

Définition des termes utilisés dans les Annexes

1) **Longueur.** La longueur (L) est égale à 96 pour cent de la longueur totale à la flottaison située à une distance du dessus de quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Dans les navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

2) **Perpendiculaires.** Les perpendiculaires avant et arrière sont prises aux extrémités avant et arrière de la longueur (L). La perpendiculaire avant doit passer par l'intersection de la face avant de l'étrave avec la flottaison sur laquelle est mesurée la longueur.

3) **Milieu du navire.** Le milieu du navire est situé au milieu de la longueur (L).

4) **Largeur.** Sauf disposition expresse contraire, la largeur du navire (B) est la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

5) Creux sur quille

a) Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

fürbar machen, werden von der Verwaltung bestimmte Freiborde erteilt.

(5) Die Regeln 10 bis 26 gelten für jedes Schiff, dem ein Mindestfreibord erteilt wird. Schiffen, denen ein größerer als der Mindestfreibord erteilt worden ist, können unter der Voraussetzung, daß die Verwaltung den vorgesehenen Sicherheitszustand für ausreichend hält, Abweichungen von diesen Vorschriften eingeräumt werden.

Regel 3

Begriffsbestimmung der in den Anlagen verwendeten Ausdrücke

(1) **Länge.** Die Länge (L) beträgt 96 v. H. der Gesamtlänge in einer Wasserlinie in Höhe von 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe, von der Oberkante des Kiel gemessen, oder, wenn der folgende Wert größer ist, die Länge von der Vorkante des Vorstevens bis zur Drehachse des Ruderschafts in dieser Wasserlinie. Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, verläuft die Wasserlinie, in der diese Länge gemessen wird, parallel zur Konstruktionswasserlinie.

(2) **Lot.** Das vordere und hintere Lot werden am vorderen und hinteren Ende der Länge (L) genommen. Das vordere Lot fällt mit der Vorkante des Vorstevens in der Wasserlinie, in der die Länge gemessen wird, zusammen.

(3) **Mittschiffs.** Mittschiffs bedeutet die Mitte der Länge (L).

(4) **Breite.** Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, ist die Breite (B) die größte Breite des Schiffes; sie wird mittschiffs gemessen, und zwar bei Schiffen mit Metallaußenhaut bis zur Metallkante der Spanten und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen bis zur Außenkante des Schiffskörpers.

(5) Seitenhöhe.

a) Die Seitenhöhe ist der senkrechte Abstand, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zur Oberkante des Freiborddecksbalkens an der Bordseite. Bei Holz- und Kompositsschiffen wird der Abstand von der Unterkante der Kielsponung ab gemessen. Bei hohlem Verlauf der Schiffsform im unteren Teil des Hauptspants oder bei verstärkten Kielgängen wird der Abstand von dem Punkt aus gemessen, an dem die Verlängerung des geraden Bodenteils die Seite des Kiels schneidet.

- (b) In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design.
- (c) Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

(6) Depth for Freeboard (D)

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

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

S is the total length of superstructures as defined in subparagraph (10) (d) of this Regulation.

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

- (7) **Block Coefficient.** The block coefficient (C_b) is given by

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1}; \text{ where}$$

∇ is the volume of the moulded displacement of the ship, excluding bossing, in a ship with a metal shell, and is the volume of displacement to the outer surface of the hull in a ship with a shell of any other material, both taken at a moulded draught of d_1 ; and where

d_1 is 85 per cent of the least moulded depth.

- (8) **Freeboard.** The freeboard assigned is the distance measured vertically downwards amidships from the

- b) Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

- c) Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie de ce pont se trouve au-dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'à une surface de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèlement à la partie haute de ce pont.

(6) Creux de franc-bord

- a) Le creux de franc-bord (D) est le creux sur quille mesuré au milieu du navire augmenté de l'épaisseur de la tôle gouttière du pont de franc-bord, s'il en existe une, et augmenté, si le pont de franc-bord exposé possède un revêtement, de la valeur $\frac{T(L-S)}{L}$; dans cette formule:

T est l'épaisseur moyenne du revêtement exposé en dehors des ouvertures de pont et

S la longueur totale des superstructures qui est définie au paragraphe 10 d) de la présente règle.

- b) Le creux de franc-bord (D) d'un navire ayant une gouttière arrondie avec un rayon supérieur à 4 pour cent de la largeur (B) ou ayant des œuvres mortes d'une forme inhabituelle est le creux de franc-bord d'un navire ayant un maître couple à murailles verticales, avec le même bouge et une surface transversale de la partie haute équivalente à celle du maître couple du navire réel.

- (7) **Coefficient de remplissage.** Le coefficient de remplissage global (C_b) est donné par la formule:

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1} \text{ dans laquelle}$$

∇ est le volume déplacé par le navire, sans appendices, mesuré hors membres pour un navire à coque métallique et mesuré hors bordé pour un navire à coque non métallique, ce volume étant compté au tirant d'eau d_1 , et dans laquelle

d_1 est égal à 85 pour cent du creux minimum sur quille.

- (8) **Franc-bord.** Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement au milieu du navire entre le

- b) Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang wird die Seitenhöhe bis zum Schnittpunkt der Verlängerungen von Deckslinie und Seitenbeplattung der Außenhaut gemessen, die verlängert werden, als sei der Schergang eckig.

- c) Weist das Freiborddeck eine Stufe auf und erstreckt sich der erhöhte Teil des Decks über den Punkt hinaus, an dem die Seitenhöhe gemessen werden soll, so wird die Seitenhöhe bis zu einer Linie gemessen, die vom niedrigeren Teil des Decks parallel zu dem erhöhten Teil verläuft.

(6) Höhe für den Freibord (D).

- a) Die Höhe für den Freibord (D) ist die mittschiffs gemessene Seitenhöhe, vermehrt um die Dicke der Stringerplatte des Freiborddecks, wenn eine solche vorhanden ist, und vermehrt um $\frac{T(L-S)}{L}$, falls das freiliegende Freiborddeck mit einem Decksbelag versehen ist, hierbei ist

T die mittlere Dicke des freiliegenden Belags unter Abzug der Decksöffnungen,

S die Gesamtlänge der Aufbauten nach Absatz 10 Buchstabe d.

- b) Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang, dessen Radius mehr als 4 v. H. der Breite (B) beträgt, oder mit einer Außenhaut, deren oberer Teil eine ungewöhnliche Form aufweist, ist die Höhe für den Freibord (D) gleich derjenigen eines Schiffes, das einen Hauptspant mit senkrechten Seitenwänden und mit derselben Balkenbucht aufweist; dabei muß der Inhalt des Hauptspantquerschnitts dem des wirklich vorhandenen Hauptspantquerschnitts gleichen.

- (7) **Völligkeitsgrad.** Der Völligkeitsgrad (C_b) wird bestimmt durch

$$C_b = \frac{V}{L \cdot B \cdot d_1}; \text{ hierbei ist}$$

V bei Schiffen mit einer Außenhaut aus Metall die Verdrängung auf Spanten ausschließlich Wellenhosen und bei Schiffen mit einer Außenhaut aus anderen Werkstoffen die Verdrängung auf Außenhaut, jeweils bei einem Konstruktionstiefgang von d_1 ; hierbei ist

d_1 = 85 v. H. der geringsten Seitenhöhe.

- (8) **Freibord.** Der erteilte Freibord ist der mittschiffs senkrecht nach unten gemessene Abstand von der Ober-

upper edge of the deck line to the upper edge of the related load line.

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

(10) Superstructure

- (a) A superstructure is a decked structure on the freeboard deck, extending from side to side of the ship or with the side plating not being inboard of the shell plating more than 4 per cent of the breadth (B). A raised quarter-deck is regarded as a superstructure.
- (b) An enclosed superstructure is a superstructure with:
 - (i) enclosing bulkheads of efficient construction;
 - (ii) access openings, if any, in these bulkheads fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12;
 - (iii) all other openings in sides or ends of the superstructure fitted with efficient weather-tight means of closing.

A bridge or poop shall not be regarded as enclosed unless access is provided for the crew to

bord supérieur de la marque de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de charge appropriée.

9) **Pont de franc-bord.** Le pont de franc-bord est normalement le pont complet le plus élevé exposé aux intempéries et à la mer qui possède des dispositifs permanents de fermeture de toutes les ouvertures situées dans les parties découvertes et au-dessous duquel les ouvertures pratiquées dans le bordé sont munies de dispositifs permanents de fermeture étanche. Sur un navire n'ayant pas de pont de franc-bord continu, la partie la plus basse du pont exposé et son prolongement parallèlement à la partie haute du pont de franc-bord sont considérés comme le pont de franc-bord. Si l'armateur le désire et sous réserve de l'approbation de l'Administration, un pont inférieur peut être désigné comme pont de franc-bord, à condition qu'il soit complet, permanent, continu dans le sens transversal et continu dans le sens longitudinal entre la tranche des machines et les cloisons de peaks. Lorsque ce pont inférieur présente des décrochements, la partie la plus basse et son prolongement parallèlement aux parties plus hautes de ce pont sont considérés comme pont de franc-bord. Lorsqu'un pont inférieur est désigné comme pont de franc-bord, la partie de la coque s'étendant au-dessus du pont de franc-bord est considérée comme une superstructure en ce qui concerne l'application des conditions d'assignation et des calculs de franc-bord. C'est à partir de ce pont que le franc-bord est calculé.

10) Superstructure

- a) Une superstructure est une construction pontée sur pont de franc-bord et s'étendant de bord à bord ou dont le retrait des côtés, par rapport aux murailles, ne dépasse pas 4 pour cent de la largeur (B). Une demi-dunette est considérée comme une superstructure.
- b) Une superstructure fermée est une superstructure:
 - i) possédant des cloisons d'entourage de construction efficace;
 - ii) dont les ouvertures d'accès dans ces cloisons, s'il en existe, sont munies de portes satisfaisant aux dispositions de la règle 12;
 - iii) dont toutes les autres ouvertures pratiquées dans les côtés ou les extrémités sont munies de moyens de fermeture efficaces étanches aux intempéries.

En outre, un château ou une dunette ne peuvent être considérés comme superstructures fer-

kante des Decksstrichs bis zur Oberkante der entsprechenden Lademarke.

(9) **Freiborddeck.** Das Freiborddeck ist in der Regel das oberste dem Wetter und der See ausgesetzte durchlaufende Deck, das für alle Öffnungen in seinem freiliegenden Teil feste Verschlusvorrichtungen aufweist und unterhalb dessen alle Öffnungen in den Schiffseiten mit festen wasserdichten Verschlusvorrichtungen versehen sind. Bei Schiffen mit unterbrochenem Freiborddeck gelten die niedrigste Linie des freiliegenden Decks und ihre Verlängerung parallel zum oberen Teil des Decks als Freiborddeck. Auf Wunsch des Reeders kann vorbehaltlich der Genehmigung der Verwaltung ein tieferes Deck zum Freiborddeck bestimmt werden, sofern es sich um ein vollständiges und festes Deck handelt, das längsschiffs mindestens zwischen dem Maschinenraum und den Pieksschotten sowie querschiffs durchläuft. Weist dieses tiefere Deck Stufen auf, so gelten die niedrigste Linie des Decks und ihre Verlängerung parallel zum oberen Teil des Decks als Freiborddeck. Wird ein tieferes Deck zum Freiborddeck bestimmt, so gilt der über dem Freiborddeck liegende Teil des Schiffskörpers in bezug auf die Anwendung der Bedingungen für die Erteilung und Berechnung des Freibords als Aufbau. Von diesem Deck aus wird der Freibord berechnet.

(10) Aufbau.

- a) Ein Aufbau ist ein gedecktes Bauwerk auf dem Freiborddeck, das von Bord zu Bord reicht oder dessen Seitenbeplattung nicht mehr als 4 v. H. der Breite (B) von der Außenhaut eingerückt ist. Ein erhöhtes Quarterdeck wird als Aufbau betrachtet.
- b) Ein geschlossener Aufbau ist ein Aufbau,
 - i) der Endschotten wirksamer Bauart hat,
 - ii) dessen etwaige Zugangsöffnungen in diesen Schotten mit Türen versehen sind, die den Vorschriften der Regel 12 entsprechen,
 - iii) dessen sonstige Öffnungen in den Seiten oder Enden des Aufbaus mit wirksamen wetterdichten Verschlusvorrichtungen versehen sind.

Eine Brücke oder Poop gilt nicht als geschlossen, sofern nicht die Besatzung bei geschlossenen Schott-

reach machinery and other working spaces inside these superstructures by alternative means which are available at all times when bulkhead openings are closed.

(c) The height of a superstructure is the least vertical height measured at side from the top of the superstructure deck beams to the top of the freeboard deck beams.

(d) The length of a superstructure (S) is the mean length of the part of the superstructure which lies within the length (L).

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

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

mées que si l'équipage peut se rendre dans la chambre des machines et dans les autres locaux de service situés à l'intérieur de ces superstructures par d'autres moyens d'accès, utilisables à tout moment, lorsque les ouvertures des cloisons sont fermées.

c) La hauteur d'une superstructure est la plus faible hauteur verticale mesurée en abord entre la face supérieure des barrots du pont de superstructure et la face supérieure des barrots du pont de franc-bord.

d) La longueur d'une superstructure (S) est la longueur moyenne de la partie de cette superstructure comprise à l'intérieur de la longueur (L).

11) **Navire à pont découvert.** Un navire à pont découvert est un navire qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord.

12) **Étanche aux intempéries.** Un dispositif est dit étanche aux intempéries lorsque dans toutes les conditions rencontrées en mer il ne laisse pas pénétrer l'eau.

öffnungen jederzeit auf anderem Wege Zugang zu den Maschinen- und sonstigen Arbeitsräumen innerhalb dieser Aufbauten hat.

c) Die Höhe eines Aufbaus ist der an der Schiffseite gemessene geringste senkrechte Abstand zwischen der Oberkante des Aufbaudecksbalkens und der Oberkante des Freiborddecksbalkens.

d) Die Länge eines Aufbaus (S) ist die mittlere Länge des Teiles des Aufbaus, der innerhalb der Länge (L) liegt.

(11) **Glattdeckschiff.** Ein Glattdeckschiff ist ein Schiff ohne Aufbauten auf dem Freiborddeck.

(12) **Wetterdicht.** „Wetterdicht“ bedeutet, daß unter allen vorkommenden Seeverhältnissen kein Wasser in das Schiff eindringt.

Regulation 4

Deck Line

The deck line is a horizontal line 300 millimetres (12 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth. It shall be marked amidships on each side of the ship, and its upper edge shall normally pass through the point where the continuation outwards of the upper surface of the freeboard deck intersects the outer surface of the shell (as illustrated in Figure 1), provided that the deck line may be placed with reference to another fixed point on the ship on condition that the freeboard is correspondingly corrected. The location of the reference point and the identification of the freeboard deck shall in all cases be indicated on the International Load Line Certificate (1966).

Règle 4

Ligne de pont

La ligne de pont est matérialisée par le bord supérieur d'une bande horizontale de 300 millimètres (12 pouces) de long et de 25 millimètres (un pouce) de large. Cette bande est marquée au milieu du navire de chaque côté de la coque et son bord supérieur passe normalement par le point d'intersection du prolongement de la surface supérieure du pont de franc-bord avec la surface extérieure du bordé (figure 1). Cependant, la position de la ligne de pont peut être définie par rapport à un autre point déterminé du navire sous réserve que le franc-bord soit corrigé en conséquence. La position du point de référence et la désignation du pont de franc-bord doivent être dans tous les cas indiquées sur le Certificat international de franc-bord 1966.

Regel 4

Decksstrich

Der Decksstrich ist ein waagerechter Strich von 300 Millimeter (12 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite. Er ist mittschiffs an jeder Seite des Schiffes anzumarkieren; seine Oberkante geht in der Regel durch den Schnittpunkt der nach außen verlängerten Oberkante des Freiborddecks mit der Außenkante der Außenhaut (s. Bild 1); die Lage des Decksstrichs kann sich jedoch nach einem anderen festen Punkt am Schiff richten, sofern der Freibord entsprechend berichtigt wird. Die Lage des Bezugspunktes und die Kennzeichnung des Freiborddecks sind in jedem Fall auf dem Internationalen Freibord-Zeugnis (1966) zu vermerken.

Regulation 5

Load Line Mark

The Load Line Mark shall consist of a ring 300 millimetres (12 inches) in outside diameter and 25 millimetres (1 inch) wide which is intersected by a horizontal line 450 millimetres (18 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth, the upper edge of which passes through the centre of the ring. The centre of the ring shall be placed amidships and at a distance equal to the assigned sum-

Règle 5

Marque de franc-bord

La marque de franc-bord est un anneau de 25 millimètres (un pouce) d'épaisseur et de 300 millimètres (12 pouces) de diamètre extérieur coupé par une bande horizontale de 25 millimètres (un pouce) de large et de 450 millimètres (18 pouces) de long, dont le bord supérieur passe par le centre de l'anneau. Le centre de l'anneau doit être situé au milieu du navire, à une distance verticale du

Regel 5

Freibordmarke

Die Freibordmarke besteht aus einem Ring von 300 Millimeter (12 Zoll) Außendurchmesser und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite; er wird durch einen waagerechten Strich von 450 Millimeter (18 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite geschnitten, dessen Oberkante durch den Mittelpunkt des Ringes geht. Der Mittelpunkt des Ringes liegt mittschiffs senkrecht unterhalb der Oberkante des Decks-

mer freeboard measured vertically below the upper edge of the deck line (as illustrated in Figure 2).

bord supérieur de la marque de la ligne de pont égale au franc-bord minimum d'été (figure 2).

strichs, wobei der Abstand dem erteilten Sommerfreibord entspricht (s. Bild 2).

Regulation 6

Règle 6

Regel 6

Lines to be used with the Load Line Mark

Lignes utilisées avec la marque de franc-bord

In Verbindung mit der Freibordmarke verwendete Striche

(1) The lines which indicate the load line assigned in accordance with these Regulations shall be horizontal lines 230 millimetres (9 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth which extend forward of, unless expressly provided otherwise, and at right angles to, a vertical line 25 millimetres (1 inch) in breadth marked at a distance 540 millimetres (21 inches) forward of the centre of the ring (as illustrated in Figure 2).

1) Les lignes de charge qui indiquent les francs-bords assignés conformément aux présentes règles sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 millimètres (9 pouces) de long et 25 millimètres (un pouce) de large, qui sont disposées perpendiculairement à une bande verticale de 25 millimètres (un pouce) de large, située à une distance de 540 millimètres (21 pouces) à l'avant du centre de l'anneau. Sauf dispositions contraires expressément mentionnées ci-après, elles sont tracées à partir de cette bande verticale vers l'avant (figure 2).

(1) Die Striche, die den nach diesen Regeln erteilten Freibord kennzeichnen, sind waagerechte Striche von 230 Millimeter (9 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite, die von einem 25 Millimeter (1 Zoll) breiten senkrechten Strich, der 540 Millimeter (21 Zoll) vor dem Mittelpunkt des Ringes angebracht ist, im rechten Winkel und, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nach vorn abgesetzt sind (s. Bild 2).

(2) The following load lines shall be used:

2) Les lignes utilisées sont les suivantes:

(2) Folgende Lademarken werden verwendet:

(a) The Summer Load Line indicated by the upper edge of the line which passes through the centre of the ring and also by a line marked S.

a) La ligne de charge d'été qui est indiquée par le bord supérieur de la bande passant par le centre de l'anneau et également par le bord supérieur d'une bande marquée E.

a) Die Sommerlademarke, die durch die Oberkante des Striches, der durch den Mittelpunkt des Ringes geht, sowie durch einen Strich mit dem Buchstaben S gekennzeichnet wird;

(b) The Winter Load Line indicated by the upper edge of a line marked W.

b) La ligne de charge d'hiver qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée H.

b) die Winterlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben W gekennzeichnet wird;

(c) The Winter North Atlantic Load Line indicated by the upper edge of a line marked WNA.

c) La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée HAN.

c) die Winter-Nordatlantik-Lademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben WNA gekennzeichnet wird;

(d) The Tropical Load Line indicated by the upper edge of a line marked T.

d) La ligne de charge tropicale qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée T.

d) die Tropenlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben T gekennzeichnet wird;

(e) The Fresh Water Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked F. The Fresh Water Load Line in summer is marked abaft the vertical line. The difference between the Fresh Water Load Line in summer and the Summer Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other load lines.

e) La ligne de charge d'été en eau douce qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée D, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été représente l'augmentation du tirant d'eau qui est tolérée en eau douce aux autres lignes de charge.

e) die Frischwasser-Lademarke im Sommer, die durch die Oberkante eines Striches mit dem Buchstaben F, der von dem senkrechten Strich nach hinten verläuft, gekennzeichnet wird. Der Unterschied zwischen der Frischwasser-Lademarke im Sommer und der Sommerlademarke ergibt den Abzug, der beim Laden in Frischwasser von den anderen Lademarken gewährt wird;

(f) The Tropical Fresh Water Load Line indicated by the upper edge of a line marked TF, and marked abaft the vertical line.

f) La ligne de charge tropicale en eau douce qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée TD, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière.

f) die Tropen-Frischwasser-Lademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben TF, der von dem senkrechten Strich nach hinten verläuft, gekennzeichnet wird.

(3) If timber freeboards are assigned in accordance with these Regulations, the timber load lines shall be marked in addition to ordinary load lines. These lines shall be horizontal lines 230 millimetres (9 inches) in length and 25 millimetres (1 inch) in breadth which extend abaft unless expressly provided otherwise, and are at right angles to, a vertical line 25 millimetres (1 inch) in breadth marked at a distance 540 millimetres (21 inches) abaft the centre of the ring (as illustrated in Figure 3).

(4) The following timber load lines shall be used:

- (a) The Summer Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LS.
- (b) The Winter Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LW.
- (c) The Winter North Atlantic Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LWNA.
- (d) The Tropical Timber Load Line indicated by the upper edge of a line marked LT.
- (e) The Fresh Water Timber Load Line in summer indicated by the upper edge of a line marked LF and marked forward of the vertical line.

The difference between the Fresh Water Timber Load Line in summer and the Summer Timber Load Line is the allowance to be made for loading in fresh water at the other timber load lines.

- (f) The Fresh Water Timber Load Line in the Tropical Zone indicated by the upper edge of a line marked LTF and marked forward of the vertical line.

(5) Where the characteristics of a ship or the nature of the ship's service or navigational limits make any of the seasonal lines inapplicable, these lines may be omitted.

3) Si des francs-bords pour transport de bois en pontée sont assignés conformément aux présentes règles, les lignes de charge ordinaires sont complétées par des lignes de charge pour bois en pontée. Ces lignes sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 millimètres (9 pouces) de long et 25 millimètres (un pouce) de large, qui sont disposées perpendiculairement à une bande verticale de 25 millimètres (un pouce) de large située à une distance de 540 millimètres (21 pouces) en arrière du centre de l'anneau. Sauf dispositions contraires expressément mentionnées ci-après, elles sont tracées à partir de cette bande verticale vers l'arrière (figure 3).

4) Les lignes suivantes sont utilisées pour les transports de bois en pontée:

- a) La ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BE.
- b) La ligne de charge d'hiver pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une ligne marquée BH.
- c) La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BHNA.
- d) La ligne de charge tropicale pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BT.
- e) La ligne de charge d'été en eau douce pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BD, tracée à l'avant de la bande verticale.

La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée représente l'augmentation du tirant d'eau qui est tolérée en eau douce aux autres lignes de charge des transports de bois en pontée.

- f) La ligne de charge tropicale en eau douce pour transport de bois en pontée qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée BTD tracée vers l'avant de la bande verticale.

5) Les lignes dont l'utilisation est exclue par suite des caractéristiques du navire, de son service ou des limites assignées aux zones de navigation du navire n'ont pas à être marquées.

(3) Werden nach diesen Regeln Holzfreiborde erteilt, so werden diese zusätzlich zu den gewöhnlichen Lademarken angemarkt. Diese Marken sind waagerechte Striche von 230 Millimeter (9 Zoll) Länge und 25 Millimeter (1 Zoll) Breite, die von einem 25 Millimeter (1 Zoll) breiten senkrechten Strich, der 540 Millimeter (21 Zoll) hinter dem Mittelpunkt des Ringes angebracht ist, im rechten Winkel und, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nach hinten abgesetzt sind (s. Bild 3).

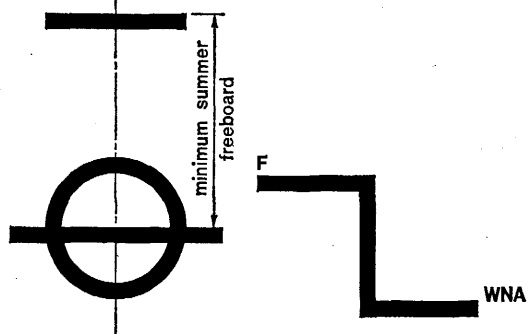
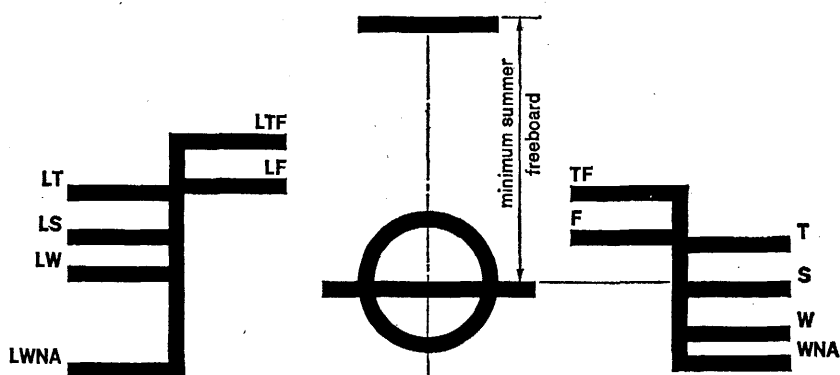
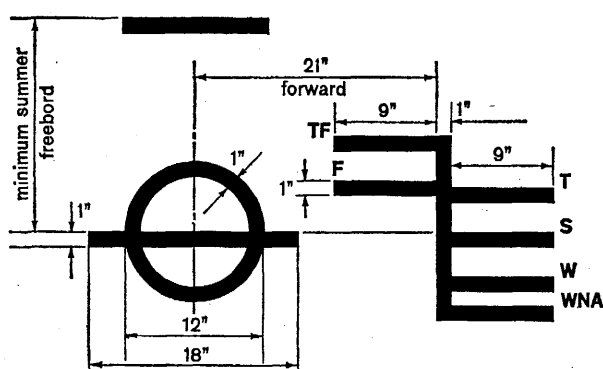
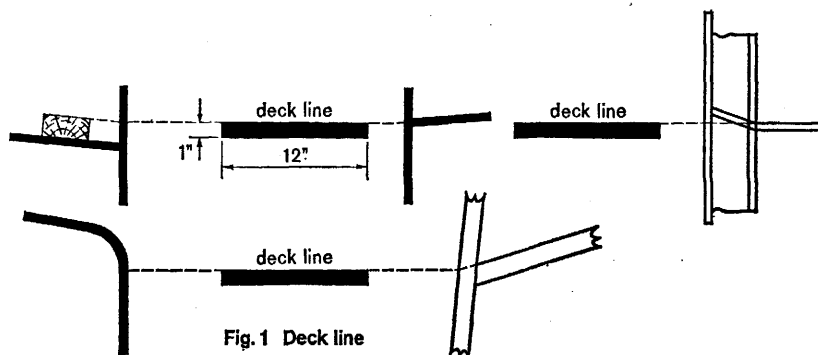
(4) Folgende Holzlademarken werden verwendet:

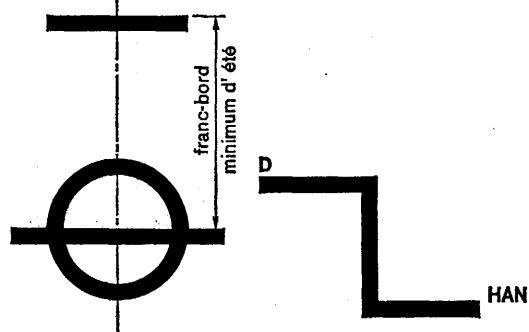
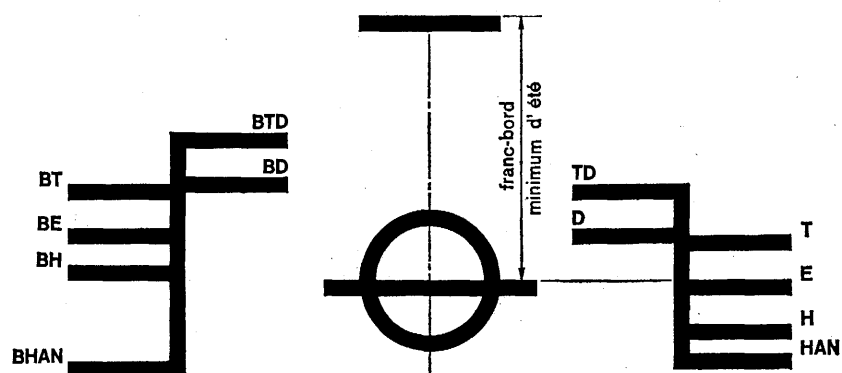
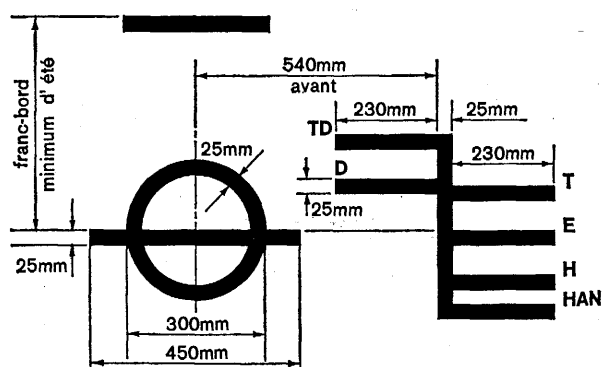
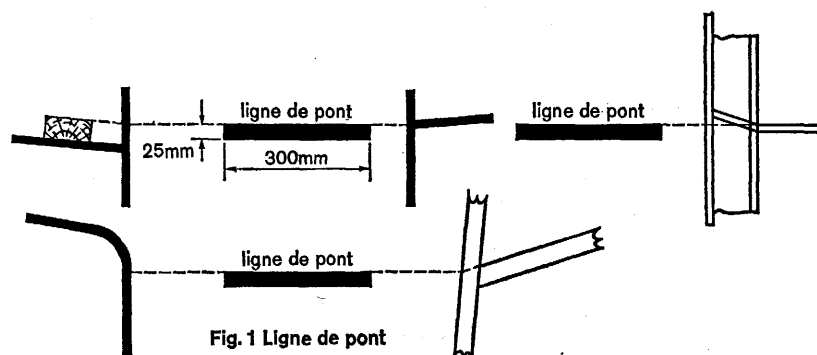
- a) die Sommer-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben HS gekennzeichnet wird;
- b) die Winter-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben HW gekennzeichnet wird;
- c) die Winter-Nordatlantik-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben HWNA gekennzeichnet wird;
- d) die Tropen-Holzlademarke, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben HT gekennzeichnet wird;
- e) die Frischwasser-Holzlademarke im Sommer, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben HF, der von dem senkrechten Strich nach vorn verläuft, gekennzeichnet wird.

Der Unterschied zwischen der Frischwasser-Holzlademarke im Sommer und der Sommer-Holzlademarke ergibt den Abzug, der beim Laden in Frischwasser von den anderen Holzlademarken gewährt wird;

- f) die Frischwasser-Holzlademarke in der Tropenzone, die durch die Oberkante eines Striches mit den Buchstaben HTF, der von dem senkrechten Strich nach vorn verläuft, gekennzeichnet wird.

(5) Jahreszeitliche Lademarken, die infolge der Beschaffenheit des Schiffes, der Art seines Dienstes oder seiner Fahrtgrenzen nicht anwendbar sind, brauchen nicht angemarkt zu werden.





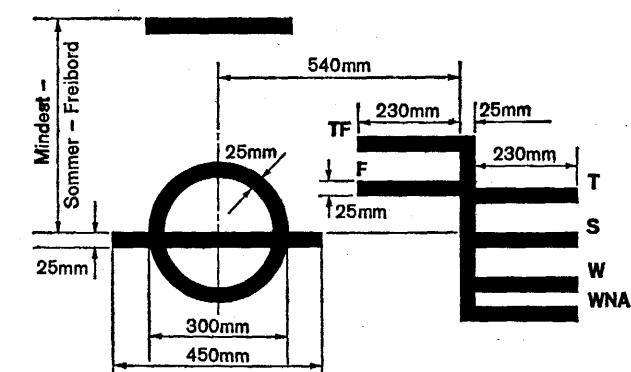
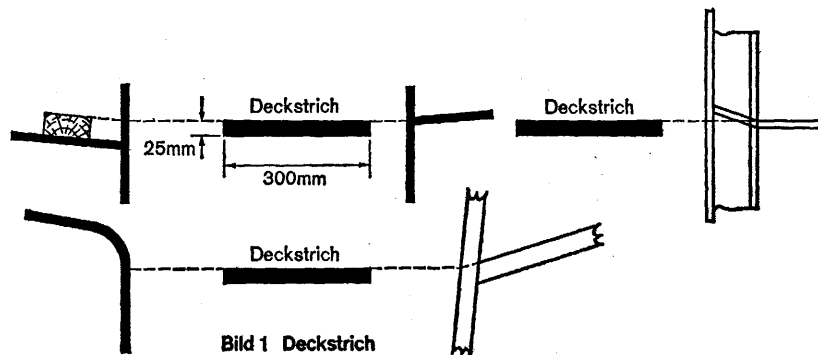


Bild 2 Freibordmarke und in Verbindung damit verwendete Striche

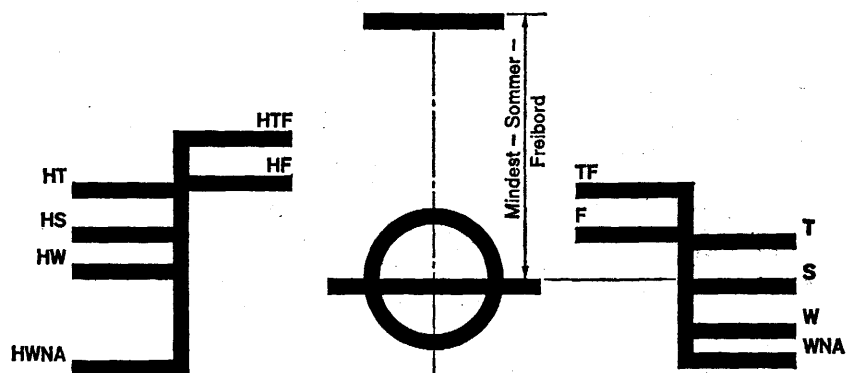


Bild 3 Holz-Freibordmarke und in Verbindung damit verwendete Striche

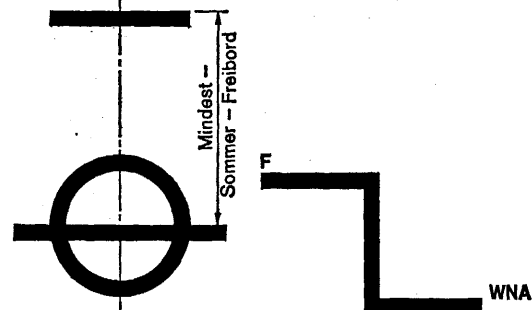


Bild 4 Freibordmarke für Segelschiffe und in Verbindung damit verwendete Striche

(6) Where a ship is assigned a greater than minimum freeboard so that the load line is marked at a position corresponding to, or lower than, the lowest seasonal load line assigned at minimum freeboard in accordance with the present Convention, only the Fresh Water Load Line need be marked.

(7) On sailing ships only the Fresh Water Load Line and the Winter North Atlantic Load Line need be marked (as illustrated in Figure 4).

(8) Where a Winter North Atlantic Load Line is identical with the Winter Load Line corresponding to the same vertical line, this load line shall be marked W.

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

6) Quand un navire se voit assigner un franc-bord plus élevé que le franc-bord minimum assigné aux termes de la présente Convention et que la ligne de charge est située au même niveau ou plus bas que la ligne de charge saisonnière la plus basse correspondant à ce franc-bord minimum, seule la ligne de charge d'eau douce doit être marquée.

7) Sur les voiliers, seule la ligne de charge d'eau douce et la marque d'hiver dans l'Atlantique nord doivent être marquées (figure 4).

8) Dans tous les cas où la ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord se confond avec la ligne de charge d'hiver correspondant à la même bande verticale, cette ligne de charge est marquée H.

9) Les lignes de charge supplémentaires exigées par d'autres conventions internationales en vigueur ou par des règles nationales peuvent être tracées perpendiculairement à la bande verticale visée au paragraphe 1 de la présente règle et à l'arrière de celle-ci.

(6) Wird einem Schiff ein größerer Freibord als der in diesem Übereinkommen vorgesehene Mindestfreibord erteilt und liegt die Lademarke auf oder unter der diesem Mindestfreibord entsprechenden niedrigsten jahreszeitlichen Lademarke, so braucht nur die Frischwasser-Lademarke angemarkt zu werden.

(7) Auf Segelschiffen brauchen nur die Frischwasser-Lademarke und die Winter-Nordatlantik-Lademarke angemarkt zu werden (s. Bild 4).

(8) Fällt die Winter-Nordatlantik-Lademarke mit der von demselben senkrechten Strich abgesetzten Winterlademarke zusammen, so wird diese Lademarke mit dem Buchstaben W gekennzeichnet.

(9) Auf Grund anderer geltender internationaler Übereinkünfte oder auf Grund innerstaatlicher Rechtsvorschriften erforderliche zusätzliche Lademarken können von dem in Absatz 1 bezeichneten senkrechten Strich im rechten Winkel nach hinten abgesetzt werden.

Regulation 7

Mark of Assigning Authority

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

Règle 7

Marque de l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords

La marque de l'autorité habilitée pour l'assignation des francs-bords peut être apposée de part et d'autre de l'anneau et au-dessus de la bande horizontale passant par son centre, ou à la fois au-dessus et au-dessous de cette bande. Cette marque se compose d'un groupe de quatre lettres au plus, mesurant chacune environ 115 millimètres ($4\frac{1}{2}$ pouces) de haut et 75 millimètres (3 pouces) de large, qui permettent d'identifier cette autorité.

Regel 7

Kennzeichen der Stelle, welche die Freiborde erteilt

Das Kennzeichen der Stelle, welche die Freiborde erteilt, kann seitlich des Freibordringes oberhalb oder oberhalb und unterhalb des waagerechten Striches angebracht werden, der durch den Mittelpunkt des Ringes verläuft. Das Kennzeichen besteht aus höchstens vier Buchstaben, aus denen der Name der Stelle ersichtlich ist und die jeweils etwa 115 Millimeter ($4\frac{1}{2}$ Zoll) hoch und 75 Millimeter (3 Zoll) breit sind.

Regulation 8

Details of Marking

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

Règle 8

Détails de marquage

L'anneau, les lignes et les lettres sont peints en blanc ou en jaune sur fond sombre ou en noir sur fond clair. Ils sont aussi marqués de façon permanente sur les murailles du navire, à la satisfaction de l'Administration. Les marques doivent être bien visibles et, si besoin est, des dispositions spéciales sont prises à cet effet.

Regel 8

Einzelheiten des Anmarkens

Der Ring, die Striche und die Buchstaben werden weiß oder gelb auf dunklem Grund oder schwarz auf hellem Grund ausgemalt. Außerdem werden sie den Vorschriften der Verwaltung entsprechend dauerhaft an beiden Seiten des Schiffes angebracht. Die Marken müssen deutlich sichtbar sein; erforderlichenfalls sind dafür besondere Vorkehrungen zu treffen.

Regulation 9

Verification of Marks

The International Load Line Certificate (1966) shall not be delivered to the ship until the officer or surveyor

Règle 9

Vérification des marques

Il ne doit pas être délivré de certificat international de franc-bord, 1966, à un navire avant que le fonction-

Regel 9

Beglaubigung der Marken

Ein Internationales Freibord-Zeugnis (1966) wird einem Schiff erst dann ausgehändigt, wenn der nach Arti-

acting under the provisions of Article 13 of the present Convention has certified that the marks are correctly and permanently indicated on the ship's sides.

naire ou l'inspecteur agissant en application des dispositions de l'article 13 de la présente Convention ait certifié que les marques sont apposées correctement et de façon durable sur les murailles du navire.

kel 13 tätige Bedienstete oder Be-sichtiger bestätigt hat, daß die Marken ordnungsgemäß und dauerhaft an den Schiffsseiten angebracht sind.

Chapter II

Conditions of Assignment of Freeboard

Regulation 10

Information to be supplied to the master

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

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

Regulation 11

Superstructure End Bulkheads

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

Regulation 12

Doors

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

Chapitre II

Conditions d'assignation du franc-bord

Règle 10

Renseignements à fournir aux capitaines

1) Le capitaine de chaque navire neuf doit recevoir des renseignements suffisants dans une forme approuvée pour lui permettre de régler le chargement et le lestage de son navire, de façon à éviter de soumettre la charpente de ce dernier à des contraintes inacceptables. Il peut être dérogé à cette exigence lorsque la longueur, le tracé ou le type du navire sont tels que l'Administration juge son application superflue.

2) Le capitaine de tout navire neuf qui ne possède pas déjà une documentation sur la stabilité en vertu d'une Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doit recevoir des informations suffisamment précises, dans une forme approuvée, pour lui permettre d'évaluer la stabilité du navire dans diverses conditions d'exploitation; une copie de ces données est transmise à l'Administration.

Règle 11

Cloisons situées aux extrémités des superstructures

Les cloisons situées aux extrémités exposées de superstructures fermées doivent être d'une construction efficace et être jugées satisfaisantes par l'Administration.

Règle 12

Portes

1) Toutes les ouvertures d'accès pratiquées dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées doivent être pourvues de portes en acier ou en matériau équivalent solidement fixées à la cloison de façon permanente et elles doivent être étanches aux intempéries lorsque ces portes sont fermées. Leur structure, leur renforcement et leur mise en place doivent être conçus de telle sorte que la résistance de l'ensemble soit égale à celle de la cloison non percée. Les systèmes d'assujettissement prévus pour garantir l'é-

Kapitel II

Bedingungen für die Erteilung des Freibords

Regel 10

Unterlagen für den Kapitän

(1) Dem Kapitän eines neuen Schiffes müssen genügend Unterlagen in zugelassener Form zur Verfügung gestellt werden, damit er Ladung und Ballast seines Schiffes so verteilen kann, daß die Verbände des Schiffes keinen unzulässigen Beanspruchungen ausgesetzt werden; dieses Erfordernis entfällt, wenn es von der Verwaltung in Anbetracht der Länge, der Form oder der Klasse des Schiffes für unnötig gehalten wird.

(2) Dem Kapitän eines neuen Schiffes, der nicht bereits auf Grund eines geltenden internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See Unterlagen über die Stabilität erhalten hat, sind ausreichende Unterlagen in zugelassener Form als Leitfaden zu übermitteln, damit er über die Stabilität des Schiffes unter wechselnden Fahrtbedingungen unterrichtet ist; eine Abschrift dieser Unterlagen geht der Verwaltung zu.

Regel 11

Endschotte der Aufbauten

Schotte an freiliegenden Enden geschlossener Aufbauten müssen genügend stark gebaut sein und den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Regel 12

Türen

(1) Alle Zugangsöffnungen in Endschotten geschlossener Aufbauten sind mit Türen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff zu versehen, die fest und sicher mit den Schotten verbunden, mit Rahmen versehen, ausgesteift und so angebracht sind, daß die ganze Vorrichtung ebenso fest wie das undurchbrochene Schott und in geschlossenem Zustand wetterdicht ist. Die Wetterdichtigkeit dieser Türen wird durch Dichtungen und Vorreiber oder andere gleichwertige Vorrichtungen erreicht, die fest mit dem Schott oder den Türen

the doors shall be so arranged that they can be operated from both sides of the bulkhead.

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

Regulation 13

Position of Hatchways, Doorways and Ventilators

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

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

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

Regulation 14

Cargo and Other Hatchways

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

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

tanchéité aux intempéries doivent comporter des garnitures d'étanchéité, des tourniquets de serrage ou autres dispositifs analogues et doivent être fixés de façon permanente aux cloisons ou aux portes. Ces dernières doivent pouvoir se manœuvrer des deux côtés de la cloison.

2) Sauf dispositions contraires prévues dans la présente Annexe, la hauteur des seuils des ouvertures d'accès dans les cloisons situées aux extrémités des superstructures fermées doivent être au moins de 380 millimètres (15 pouces) au-dessus du pont.

Règle 13

Emplacement des écoutes, descentes et manches à air

Pour l'application des présentes règles, les emplacements des écoutes, descentes et manches à air sont divisés comme suit en deux catégories:

Emplacement de la

Catégorie 1 — Parties exposées du pont de franc-bord et du pont de demi-dunette, et parties exposées des ponts de superstructures s'étendant à l'avant d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant.

Emplacement de la

Catégorie 2 — Parties exposées des ponts de superstructures s'étendant en arrière d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant.

Règle 14

Écoutes de chargement et autres ouvertures

1) La construction des écoutes de chargement et autres ouvertures situées dans les emplacements des catégories 1 et 2, ainsi que les moyens prévus pour assurer leur étanchéité aux intempéries, doivent satisfaire à des prescriptions au moins équivalentes à celles définies aux règles 15 et 16 de la présente Annexe.

2) Les surbaux et les panneaux des écoutes placés dans les parties exposées des ponts situés au-dessus du pont de superstructures doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration.

selbst verbunden sind; die Türen sind so anzuordnen, daß sie von beiden Seiten des Schotts bedient werden können.

(2) Sofern nicht diese Regeln etwas anderes vorsehen, muß die Höhe der Sülle der Zugangsöffnungen in Endschotten geschlossener Aufbauten mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) über dem Deck betragen.

Regel 13

Lage der Luken, Türöffnungen und Lüfter

Für die Zwecke dieser Regeln werden für Luken, Türöffnungen und Lüfter die folgenden beiden Bereiche festgelegt:

Bereich 1 — Auf freiliegenden Freibord- und erhöhten Quarterdecks und auf freiliegenden Aufbaudecks, die sich vor einem Punkt befinden, der ein Viertel der Länge des Schiffes vom vorderen Lot entfernt liegt.

Bereich 2 — Auf freiliegenden Aufbaudecks hinter einem Punkt, der ein Viertel der Schiffslänge vom vorderen Lot entfernt liegt.

Regel 14

Lade- und sonstige Luken

(1) Die Bauausführungen und die Vorrichtungen zur wetterdichten Sicherung von Lade- und sonstigen Luken in den Bereichen 1 und 2 müssen mindestens den Anforderungen der Regeln 15 und 16 entsprechen.

(2) Sülle und Lukendeckel freiliegender Luken auf Decks oberhalb des Aufbaudecks müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

Regulation 15

Hatchways closed by Portable Covers and secured weathertight by Tarpaulins and Battening Devices**Hatchway Coamings**

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

600 millimetres (23½ inches) if in position 1.

450 millimetres (17½ inches) if in position 2.

Hatchway Covers

(2) The width of each bearing surface for hatchway covers shall be at least 65 millimetres (2½ inches).

(3) Where covers are made of wood, the finished thickness shall be at least 60 millimetres (2¾ inches) in association with a span of not more than 1.5 metres (4.9 feet).

(4) Where covers are made of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads.

(5) The assumed loads on hatchways in position 1 may be reduced to 1 metric ton per square metre (205 pounds per square foot) for ships 24 metres (79 feet) in length and shall be not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) for ships 100 metres (328 feet) in length. The corresponding loads on hatchways in position 2 may be reduced to 0.75 metric tons per square metre (154 pounds per square foot) and 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) respectively. In all cases values at intermediate lengths shall be obtained by interpolation.

Portable Beams

(6) Where portable beams for supporting hatchway covers are made of

Règle 15

Écoutilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélaris et des dispositifs à tringles**Surbaux d'écouille**

(1) Les surbaux des écoutilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélaris et des dispositifs à tringles doivent être de construction robuste et leur hauteur minimale au-dessus du pont doit être:

600 millimètres (23½ pouces) dans un emplacement de la catégorie 1

450 millimètres (17½ pouces) dans un emplacement de la catégorie 2.

Panneaux

(2) La largeur de chaque surface de portage des panneaux d'écouille doit être d'au moins 65 millimètres (2½ pouces).

(3) Lorsque les panneaux sont en bois, l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres (2¾ pouces) pour une portée ne dépassant pas 1,5 mètre (4,9 pieds).

(4) Les panneaux en acier doux sont calculés pour une charge conventionnelle au moins égale à 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) si les écoutilles sont situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) si les écoutilles sont situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 4,25 de la tension maximale sous la charge conventionnelle ne doit pas dépasser la charge de rupture du matériau. Les panneaux doivent être conçus de telle sorte que la flèche limite sous ces charges ne soit pas supérieure à 0,0028 fois leur portée.

(5) La charge conventionnelle des panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 1 peut être réduite à une valeur de 1 tonne par mètre carré (205 livres par pied carré) pour les navires de 24 mètres (79 pieds) de long, mais doit être de 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) pour les navires de 100 mètres (328 pieds) de long. Les charges correspondantes des panneaux d'écouille situés dans un emplacement de la catégorie 2, seront respectivement de 0,75 tonne par mètre carré (154 livres par pied carré) et de 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré). Dans tous les cas les valeurs correspondant aux longueurs intermédiaires sont obtenues par interpolation.

Barrots mobiles

(6) Lorsque les barrots mobiles destinés à soutenir les panneaux d'écou-

Regel 15

Luken mit Verschluss durch losnehmbare Deckel und wetterdichte Sicherung durch Persenninge und Schalkvorrichtungen**Luksülle**

(1) Die Sülle der Luken mit losnehmbaren Deckeln, die durch Persenninge und Schalkvorrichtungen wetterdicht gesichert werden, müssen kräftig gebaut sein und mindestens folgende Höhe über dem Deck aufweisen:

im Bereich 1 600 Millimeter (23½ Zoll),

im Bereich 2 450 Millimeter (17½ Zoll).

Lukendeckel

(2) Jede Auflagefläche für Lukendeckel muß mindestens 65 Millimeter (2½ Zoll) breit sein.

(3) Bei Holzdeckeln muß die Dicke bei einer freitragenden Länge von höchstens 1,5 Metern (4,9 Fuß) mindestens 60 Millimeter (2¾ Zoll) betragen.

(4) Bei Deckeln aus Schiffbaustahl wird die Festigkeit mit angenommenen Belastungen von mindestens 1,75 metrischen Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuß) für Luken im Bereich 1 und von mindestens 1,30 metrischen Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuß) für Luken im Bereich 2 berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise berechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 4,25 darf nicht größer als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs sein. Sie sind so zu konstruieren, daß die Durchbiegung bei diesen Belastungen nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0028, betragen kann.

(5) Bei Schiffen von 24 Metern (79 Fuß) Länge können die angenommenen Belastungen für Luken im Bereich 1 auf 1 metrische Tonne je Quadratmeter (205 Pfund je Quadratfuß) herabgesetzt werden; bei Schiffen von 100 Metern (328 Fuß) Länge müssen sie jedoch mindestens 1,75 metrische Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuß) betragen. Die entsprechenden Belastungen für Luken im Bereich 2 können auf 0,75 metrische Tonnen je Quadratmeter (154 Pfund je Quadratfuß) bzw. 1,30 metrische Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuß) herabgesetzt werden. In allen Fällen sind die Werte für Zwischenlängen durch Mitteln zu bestimmen.

Losnehmbare Balken

(6) Bestehen die losnehmbaren Balken als Auflager für die Lukendeckel

mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot) on hatchways in position 1 and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2 and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span under these loads. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation shall be applicable.

Pontoon Covers

(7) Where pontoon covers used in place of portable beams and covers are made of mild steel the strength shall be calculated with the assumed loads given in paragraph (4) of this Regulation, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor 5 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0022 times the span. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. For ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the requirements of paragraph (5) of this Regulation are applicable.

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

Carriers or Sockets

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

Cleats

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

telle sont en acier doux, la résistance est calculée à partir d'une charge conventionnelle au moins égale à 1,75 tonne par mètre carré (358 livres par pied carré) pour les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) pour les écoutilles situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 5 de la tension maximale sous la charge conventionnelle doit rester inférieur à la charge de rupture du matériau. Les barrots mobiles doivent être conçus de telle sorte que la flèche limite sous ces charges ne soit pas supérieure à 0,0022 fois leur portée. Pour les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres les dispositions applicables sont celles du paragraphe 5 de la présente règle.

Panneaux de type ponton

(7) Lorsque des panneaux du type ponton, utilisés à la place de barrots mobiles et de panneaux, sont en acier doux, la résistance est calculée pour des charges conventionnelles indiquées au paragraphe 4 de la présente règle, le produit par 5 de la tension maximale sous la charge conventionnelle devant rester inférieur à la charge de rupture du matériau. Les panneaux du type ponton doivent être conçus de telle sorte que les flèches limites sous ces charges ne soient pas inférieures à 0,0022 fois leur portée. Les tôles en acier doux formant le dessus des panneaux ne seront pas d'une épaisseur inférieure à 1 pour cent de l'écartement des raidisseurs et jamais inférieure à 6 millimètres (0,24 pouce). Pour les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres, les dispositions applicables sont celles du paragraphe 5 de la présente règle.

(8) La résistance et la rigidité des panneaux fabriqués en d'autres matériaux doivent être équivalentes à celles des panneaux en acier doux et satisfaire à cet égard aux prescriptions de l'Administration.

Supports ou glissières

(9) Les supports ou glissières prévus pour barrots mobiles doivent être de construction robuste et permettre d'assurer la mise en place et la fixation efficace des barrots. Lorsqu'on utilise des barrots de type roulant, l'installation doit permettre d'assurer leur bonne mise en place lorsque l'écouille est fermée.

Taquets

(10) Les taquets doivent être calibrés de façon à s'ajuster à la pente des coins. Ils doivent avoir au minimum 65 millimètres ($2\frac{1}{2}$ pouces) de large et être espacés de 600 millimètres ($23\frac{1}{2}$ pouces) au maximum d'axe en axe; les

aus Schiffbaustahl, so wird die Festigkeit mit angenommenen Belastungen von mindestens 1,75 metrischen Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadratfuß) für Luken im Bereich 1 und von mindestens 1,30 metrischen Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuß) für Luken im Bereich 2 berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise berechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 5 darf nicht größer sein als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs. Sie sind so zu konstruieren, daß die Durchbiegung bei diesen Belastungen nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0022, betragen kann. Für Schiffe bis zu 100 Metern (328 Fuß) Länge gelten die Erfordernisse des Absatzes 5.

Pontondeckel

(7) Bestehen die an Stelle der losnehmbaren Balken und Deckel verwendeten Pontondeckel aus Schiffbaustahl, so wird ihre Festigkeit mit den in Absatz 4 angegebenen angenommenen Belastungen berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise errechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 5 darf nicht größer als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs sein. Sie sind so zu konstruieren, daß die Durchbiegung nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0022, betragen kann. Die Dicke der Schiffbaustahlbeplattung auf der Oberseite der Deckel muß mindestens 1 v.H. des Abstands zwischen den Steifen, darf jedoch nicht weniger als 6 Millimeter (0,24 Zoll) betragen. Für Schiffe bis zu 100 Metern (328 Fuß) Länge gelten die Erfordernisse des Absatzes 5.

(8) Aus anderen Werkstoffen als Schiffbaustahl hergestellte Deckel müssen in Festigkeit und Widerstandsfähigkeit denjenigen aus Schiffbaustahl entsprechen, wie es die Verwaltung vorschreibt.

Schuhe oder Spuren

(9) Schuhe oder Spuren für losnehmbare Balken müssen kräftig gebaut sein und das wirksame Festsetzen und Sichern der Balken ermöglichen. Bei der Verwendung von Rollbalken muß sichergestellt sein, daß die Balken bei geschlossener Luke in ihrer richtigen Lage bleiben.

Schalkklampen

(10) Die Schalkklampen müssen der Steigung der Keile entsprechen. Sie müssen mindestens 65 Millimeter ($2\frac{1}{2}$ Zoll) breit sein, und ihr Abstand, von Mitte zu Mitte gemessen, darf höchstens 600 Millimeter ($23\frac{1}{2}$ Zoll) be-

be not more than 150 millimetres (6 inches) from the hatch corners.

Battens and Wedges

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

Tarpaulins

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

Security of Hatchway Covers

(13) For all hatchways in position 1 or 2 steel bars or other equivalent means shall be provided in order efficiently and independently to secure each section of hatchway covers after the tarpaulins are battened down. Hatchway covers of more than 1.5 metres (4.9 feet) in length shall be secured by at least two such securing appliances.

Regulation 16

Hatchways closed by Weathertight Covers of Steel or Other Equivalent Material fitted with Gaskets and Clamping Devices

Hatchway Coamings

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

Weather-tight Covers

(2) Where weather-tight covers are of mild steel the strength shall be calculated with assumed loads not less than 1.75 metric tons per square metre (358 pounds per square foot)

taquets aux extrémités de chacun des côtés ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres (six pouces) des angles du panneau d'écouille.

Tringles et coins

11) Les tringles et les coins doivent être solides et en bon état. Les coins doivent être en bois dur ou autre matériau équivalent; leur pente ne doit pas dépasser $\frac{1}{6}$; leur épaisseur de pointe doit être d'au moins 13 millimètres ($\frac{1}{2}$ pouce).

Prélarts

12) Il faut prévoir au moins deux épaisseurs de pré-lart en bon état par écouille pour les écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2. Les pré-larts doivent être parfaitement étanches et d'une solidité satisfaisante. La toile doit avoir un poids et une qualité au moins conformes aux normes approuvées.

Assujettissement des panneaux d'écouille

13) Pour toutes les écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2, on doit prévoir des barres en acier ou tout autre système équivalent afin d'assujettir efficacement et de manière indépendante chaque élément transversal de panneau après la mise en place des pré-larts et des tringles. Les panneaux d'écouille mesurant plus de 1,5 mètres (4,9 pieds) de longueur doivent être assujettis à l'aide d'au moins deux dispositifs d'assujettissement.

Règle 16

Écouilles fermées par des panneaux étanches aux intempéries en acier ou autre matériau équivalent, dotées de garnitures et de dispositifs de serrage

Surbaux d'écouille

1) La hauteur sur pont des surbaux des écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2, munies de panneaux étanches aux intempéries en acier ou en autre matériau équivalent avec garnitures et dispositifs de serrage doit être conforme aux prescriptions de la règle 15(1). Toutefois, on peut réduire les hauteurs des surbaux ou les supprimer entièrement sous réserve que l'Administration soit assurée que la sécurité du navire ne se trouve pas de ce fait compromise dans toutes les conditions de mer. Lorsqu'il est prévu des surbaux ils doivent être de construction robuste.

Panneaux étanches aux intempéries

2) Lorsque les panneaux étanches aux intempéries sont en acier doux, la résistance est calculée pour une charge conventionnelle au moins égale à 1,75 tonne par mètre carré (358 li-

tragen; die Endklampen der Längs- oder Quersülle dürfen höchstens 150 Millimeter (6 Zoll) von den Luken-ecken entfernt sein.

Schalplatten und Keile

(11) Schalplatten und Keile müssen von genügender Stärke und in gutem Zustand sein. Die Keile müssen aus Hartholz oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff bestehen. Ihre Steigung darf nicht mehr als 1 : 6 betragen, und sie müssen an der Spitze mindestens 13 Millimeter ($\frac{1}{2}$ Zoll) dick sein.

Persenninge

(12) Für jede Luke im Bereich 1 oder 2 sind mindestens zwei Lagen Persenning von guter Beschaffenheit vorzusehen. Die Persenninge müssen wasserdicht und von ausreichender Festigkeit sein. Sie müssen aus einem Werkstoff bestehen, der in Gewicht und Güte mindestens den zugelassenen Normen entspricht.

Sicherung der Lukendeckel

(13) Für alle Luken im Bereich 1 oder 2 müssen Lukenriegel aus Stahl oder andere gleichwertige Vorrichtungen vorgesehen sein, mit denen jeder Teil der Lukenabdeckung nach dem Anbringen der Persenninge und Schalplatten wirksam und unabhängig gesichert werden kann. Lukendeckel von mehr als 1,5 Metern (4,9 Fuß) Länge müssen mit mindestens zwei derartigen Sicherungsvorrichtungen versehen sein.

Regel 16

Luken mit Verschluss durch wetterdichte Deckel aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff, die mit Dichtungen und Vorreibern versehen sind

Luksülle

(1) Bei Luken im Bereich 1 oder 2, die mit wetterdichten, mit Dichtungen und Vorreibern versehenen Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff geschlossen werden, muß die Sülhöhe über dem Deck den Vorschriften der Regel 15 Absatz 1 entsprechen. Diese Sülle können weniger hoch sein oder ganz entfallen, wenn die Verwaltung überzeugt ist, daß trotzdem die Sicherheit des Schiffes unter allen Seeverhältnissen gewährleistet ist. Wo Sülle vorgesehen sind, müssen sie kräftig gebaut sein.

Wetterdichte Deckel

(2) Bei wetterdichten Deckeln aus Schiffbaustahl wird die Festigkeit mit angenommenen Belastungen von mindestens 1,75 metrischen Tonnen je Quadratmeter (358 Pfund je Quadrat-

on hatchways in position 1, and not less than 1.30 metric tons per square metre (266 pounds per square foot) on hatchways in position 2, and the product of the maximum stress thus calculated and the factor of 4.25 shall not exceed the minimum ultimate strength of the material. They shall be so designed as to limit the deflection to not more than 0.0028 times the span under these loads. Mild steel plating forming the tops of covers shall be not less in thickness than one per cent of the spacing of stiffeners or 6 millimetres (0.24 inches) if that be greater. The provisions of Regulations 15 (5) are applicable for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length.

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

Means for Securing Weathertightness

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

Regulation 17 Machinery Space Openings

(1) Machinery space openings in position 1 or 2 shall be properly framed and efficiently enclosed by steel casings of ample strength, and where the casings are not protected by other structures their strength shall be specially considered. Access openings in such casings shall be fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 (1), the sills of which shall be at least 600 millimetres (23½ inches) above the deck if in position 1, and at least 380 millimetres (15 inches) above the deck if in position 2. Other openings in such casings shall be fitted with equivalent covers, permanently attached in their proper positions.

vres par pied carré) pour les écoutes situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) pour les écoutes situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 4,25 de la tension maximale sous la charge conventionnelle doit rester inférieure à la charge de rupture du matériau. Ils doivent être dessinés de telle sorte que la flèche limite sous ces charges ne soit pas supérieure à 0,0028 fois leur portée. L'épaisseur des tôles d'acier doux constituant le dessus des panneaux de ce type ne doit pas être inférieure à 1 pour cent de l'écartement des raidisseurs, avec un minimum de 6 millimètres (0,24 pouce). Pour les navires de longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds), les dispositions applicables sont celles de la règle 15 5).

3) La résistance et la rigidité des panneaux fabriqués en d'autres matériaux doivent être les mêmes que celles des panneaux en acier doux et satisfaire à cet égard aux prescriptions de l'Administration.

Moyens employés pour assurer l'étanchéité aux intempéries

4) Les moyens employés pour assurer et maintenir l'étanchéité aux intempéries doivent satisfaire aux exigences de l'Administration. Les dispositions prises doivent permettre d'assurer le maintien de l'étanchéité pour toutes les conditions de mer; à cet effet, des essais d'étanchéité doivent être exigés lors de la visite initiale, et peuvent l'être lors des visites périodiques, des inspections annuelles ou à intervalles plus rapprochés.

Règle 17 Ouvertures situées dans la tranche des machines

1) Les ouvertures de la tranche des machines situées dans des emplacements des catégories 1 ou 2 doivent être convenablement charpentées et être entourées d'un encaissement d'acier efficace d'une résistance largement suffisante; lorsque ces encaissements ne sont pas protégés par d'autres structures, leur résistance doit faire l'objet d'une étude particulière. Les ouvertures d'accès ménagées dans ces encaissements doivent être pourvues de portes conformes aux prescriptions de la règle 12 1), et dont le seuil s'élève à une hauteur au moins égale à 600 millimètres (23½ pouces) au-dessus du pont si elles se trouvent dans un emplacement de la catégorie 1 et au moins égale à 380 millimètres (15 pouces) au-dessus du pont si elles se trouvent dans un emplacement de la catégorie 2. Les autres ouvertures ménagées dans ces encaissements doivent être pourvues de panneaux équivalents constamment maintenus en position voulue.

fuß) für Luken im Bereich 1 und von mindestens 1,30 metrischen Tonnen je Quadratmeter (266 Pfund je Quadratfuß) für Luken im Bereich 2 berechnet; das Produkt aus der auf diese Weise berechneten höchsten Beanspruchung und dem Faktor 4,25 darf nicht größer sein als die Mindestbruchfestigkeit des Werkstoffs. Sie sind so zu konstruieren, daß die Durchbiegung bei diesen Belastungen nicht mehr als die freitragende Länge, multipliziert mit 0,0028, betragen kann. Die Dicke der Schiffbaustahlbeplattung auf der Oberseite der Deckel muß mindestens 1 v. H. des Abstands zwischen den Steifen, darf jedoch nicht weniger als 6 Millimeter (0,24 Zoll) betragen. Für Schiffe bis zu 100 Metern (328 Fuß) Länge gilt Regel 15 Absatz 5.

(3) Aus anderen Werkstoffen als Schiffbaustahl hergestellte Deckel müssen in Festigkeit und Widerstandsfähigkeit denjenigen aus Schiffbaustahl entsprechen, wie es die Verwaltung vorschreibt.

Maßnahmen zur Sicherung der Wetterdichtigkeit

(4) Die Maßnahmen zur Sicherung und Erhaltung der Wetterdichtigkeit müssen den Anforderungen der Verwaltung entsprechen. Es muß sichergestellt sein, daß die Dichtigkeit unter allen Seeverhältnissen erhalten werden kann; zu diesem Zweck müssen bei der erstmaligen Besichtigung und können bei den regelmäßigen Besichtigungen und jährlichen Überprüfungen oder in kürzeren Zeitabständen Dichtigkeitsprüfungen verlangt werden.

Regel 17 Maschinenraumöffnungen

(1) Maschinenraumöffnungen im Bereich 1 oder 2 müssen durch hinreichend starke, sachgemäß versteifte stählerne Schächte abgeschlossen sein; sind die Schächte nicht durch andere Bauteile geschützt, so ist auf ihre Festigkeit besonders zu achten. Zugangsöffnungen in diesen Schächten sind mit Türen gemäß Regel 12 Absatz 1 zu versehen, deren Süllhöhe im Bereich 1 mindestens 600 Millimeter (23½ Zoll) und im Bereich 2 mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) über Deck betragen muß. Sonstige Öffnungen in diesen Schächten sind mit gleichwertigen Deckeln zu versehen, die am Ort dauerhaft und gut befestigt sind.

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

2) Les surbaux des puits d'air de chaufferie, des cheminées, et des manches à air du compartiment de la machine situés en des points exposés du pont de franc-bord ou du pont portant des superstructures doivent avoir, par rapport à ces ponts, toute la hauteur raisonnablement possible. Les ouvertures des puits d'air de chaufferie doivent être munies de robustes panneaux d'acier ou d'autres matériaux équivalents constamment maintenus en place par un dispositif de fixation et susceptibles d'être assujettis de façon étanche aux intempéries.

(2) Die Sülle von Kesselschächten, Schornsteinen oder Maschinenraumlüftern auf freiliegenden Teilen des Freibord- oder Aufbaudecks müssen so hoch über Deck reichen, wie es zumutbar und durchführbar ist. Kesselschachtöffnungen müssen mit starken Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein, die am Ort dauerhaft und gut befestigt sind und eine wetterdichte Sicherung ermöglichen.

Regulation 18

Miscellaneous Openings in Freeboard and Superstructure Decks

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

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

(3) In position 1 the height above the deck of sills to the doorways in companionways shall be at least 600 millimetres (23½ inches). In position 2 they shall be at least 380 millimetres (15 inches).

Regulation 19

Ventilators

(1) Ventilators in position 1 or 2 to spaces below freeboard deck or decks of enclosed superstructures shall have coamings of steel or other equivalent material, substantially constructed and efficiently connected to the deck. Where the coaming of any

Règle 18

Ouvertures diverses dans les ponts de franc-bord et de superstructures

1) Les trous d'homme et les bouchons à plat pont situés dans les emplacements de catégorie 1 ou 2, ou à l'intérieur de superstructures autres que des superstructures fermées doivent être pourvus de couvercles robustes susceptibles d'assurer une étanchéité complète; ces couvercles doivent avoir un système d'attache permanent à moins qu'ils ne soient assujettis par des boulons à intervalles rapprochés.

2) Les ouvertures dans les ponts de franc-bord, autres que les écoutilles, les descentes dans les machines, les trous d'homme et les bouchons à plat pont doivent être protégés par une superstructure fermée, un roufle ou un capot de descente de solidité et d'étanchéité équivalentes. Toute ouverture de cette nature située dans la partie exposée d'un pont de superstructure ou sur le toit d'un roufle situé sur le pont de franc-bord doit être protégée par un roufle ou un capot de descente efficaces si elle donne accès à un compartiment situé sous le pont de franc-bord ou à l'intérieur d'une superstructure fermée. Les portes de ces roufles ou capots de descente doivent être conformes aux conditions de la règle 12 (1).

3) La hauteur au-dessus du pont des seuils des portes des capots de descente situés dans des emplacements de la catégorie 1 doit être d'au moins 600 millimètres (23½ pouces) et d'au moins 380 millimètres (15 pouces) dans les emplacements de la catégorie 2.

Règle 19

Manches à air

1) Les manches à air situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2 et desservant les compartiments situés au-dessous des ponts de franc-bord ou au-dessous de ponts de superstructures fermées doivent avoir des surbaux en acier ou en autre ma-

Regel 18

Sonstige Öffnungen in Freibord- und Aufbaudecks

(1) Mannlöcher und süllose Luken im Bereich 1 oder 2 oder innerhalb nicht geschlossener Aufbauten müssen mit kräftigen Deckeln verschlossen werden, die wasserdicht gemacht werden können. Sofern die Deckel nicht durch eng stehende Verschraubungen gesichert sind, müssen sie fest angebracht sein.

(2) Öffnungen in Freiborddecks mit Ausnahme von Luken, Maschinenraumöffnungen, Mannlöchern und süllosen Luken müssen durch einen geschlossenen Aufbau oder durch ein Deckshaus oder einen Niedergang von gleichwertiger Festigkeit und Wetterdichtigkeit geschützt sein. Jede derartige Öffnung in einem freiliegenden Aufbaudeck oder in der Decke eines Deckshauses auf dem Freiborddeck, die als Zugang zu einem Raum unterhalb des Freiborddecks oder innerhalb eines geschlossenen Aufbaus dient, muß durch ein wirksames Deckshaus oder einen wirksamen Niedergang geschützt sein. Türöffnungen in derartigen Deckshäusern oder Niedergängen müssen mit Türen gemäß Regel 12 Absatz 1 versehen sein.

(3) Im Bereich 1 muß die Süllhöhe der Türöffnungen in Niedergängen mindestens 600 Millimeter (23½ Zoll) über Deck betragen. Im Bereich 2 muß sie mindestens 380 Millimeter (15 Zoll) betragen.

Regel 19

Lüfter

(1) Lüfter im Bereich 1 oder 2 für Räume unterhalb des Freiborddecks oder der Decks von geschlossenen Aufbauten müssen mit Süllen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein, die kräftig gebaut und wirksam mit dem

ventilator exceeds 900 millimetres (35½ inches) in height it shall be specially supported.

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

(3) Ventilators in position 1 the coamings of which extend to more than 4.5 metres (14.8 feet) above the deck, and in position 2 the coamings of which extend to more than 2.3 metres (7.5 feet) above the deck, need not be fitted with closing arrangements unless specifically required by the Administration.

(4) Except as provided in paragraph (3) of this Regulation, ventilator openings shall be provided with efficient weathertight closing appliances. In ships of not more than 100 metres (328 feet) in length the closing appliances shall be permanently attached; where not so provided in other ships, they shall be conveniently stowed near the ventilators to which they are to be fitted. Ventilators in position 1 shall have coamings of a height of at least 900 millimetres (35½ inches) above the deck; in position 2 the coamings shall be of a height at least 760 millimetres (30 inches) above the deck.

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

Regulation 20

Air Pipes

Where air pipes to ballast and other tanks extend above the freeboard or superstructure decks, the exposed parts of the pipes shall be of substantial construction; the height from the deck to the point where water may have access below shall be at least 760 millimetres (30 inches) on the freeboard deck and 450 millimetres (17½ inches) on the superstructure deck. Where these heights may interfere with the working of the ship, a lower height may be approved, provided the Administration is satisfied that the closing arrangements and other circumstances justify a

tériau équivalent, de construction robuste et efficacement fixés au pont. Lorsque la hauteur du surbau d'une manche à air quelconque est supérieure à 900 millimètres (35½ pouces), ce dernier doit être spécialement renforcé.

2) Les manches à air traversant des superstructures ouvertes doivent avoir sur le pont de franc-bord de solides surbaux en acier ou en matériau équivalent.

Les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 1, dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de plus de 4,5 mètres (14,8 pieds) au-dessus du pont et les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 2, dont les surbaux s'élèvent à une hauteur de plus de 2,3 mètres (7,5 pieds) au-dessus du pont ne doivent être munies de dispositifs de fermeture que si l'Administration l'exige expressément.

4) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3 de cette règle, les ouvertures des manches à air doivent être munies de dispositifs de fermeture efficaces et étanches aux intempéries. Sur les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds) ces dispositifs doivent être fixés de manière permanente; lorsqu'il en est autrement sur les navires de plus grande longueur, ces dispositifs doivent être convenablement arrimés près des manches à air auxquelles ils sont destinés. Les manches à air situées dans les emplacements de la catégorie 1 doivent avoir des surbaux d'au moins 900 millimètres (35½ pouces) de hauteur au-dessus du pont. Si elles sont situées dans les emplacements de la catégorie 2, les surbaux doivent avoir une hauteur d'au moins 760 millimètres (30 pouces).

5) L'Administration peut exiger qu'aux endroits exposés du navire les hauteurs de surbaux soient augmentées à sa convenance.

Règle 20

Tuyaux de dégagement d'air

Lorsque les tuyaux de dégagement d'air desservant des water ballasts et autres caisses se prolongent au-dessus du pont de franc-bord ou du pont des superstructures, les parties exposées de ces tuyaux doivent être de construction robuste; leur hauteur entre le pont et le point de pénétration de l'eau vers les compartiments inférieurs doit être au moins de 760 millimètres (30 pouces) sur le pont de franc-bord et de 450 millimètres (17½ pouces) sur le pont des superstructures. Lorsque l'importance de ces hauteurs risquerait de gêner les manœuvres, une hauteur moindre peut être

Deck verbunden sind. Ist das Süll eines Lüfters mehr als 900 Millimeter (35½ Zoll) hoch, so muß es besonders verstärkt sein.

(2) Lüfter, die durch nicht geschlossene Aufbauten führen, müssen auf dem Freiborddeck mit kräftig gebauten Säulen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein.

(3) Lüfter im Bereich 1, deren Sülle mehr als 4,5 Meter (14,8 Fuß) über Deck reichen, und Lüfter im Bereich 2, deren Sülle mehr als 2,3 Meter (7,5 Fuß) über Deck reichen, brauchen nicht mit Verschlüssen versehen zu werden, sofern die Verwaltung dies nicht ausdrücklich verlangt.

(4) Außer in den Fällen nach Absatz 3 müssen Lüfteröffnungen mit wirksamen wetterdichten Verschlüssen versehen sein. Auf Schiffen von höchstens 100 Metern (328 Fuß) Länge müssen die Verschlüsse fest angebracht sein; sind sie auf anderen Schiffen nicht fest angebracht, so müssen sie in der Nähe der Lüfter, für die sie bestimmt sind, griffbereit gehalten sein. Lüfter im Bereich 1 müssen Sülle von mindestens 900 Millimeter (35½ Zoll) Höhe über Deck haben; im Bereich 2 müssen die Sülle eine Höhe von mindestens 760 Millimeter (30 Zoll) über Deck haben.

(5) Die Verwaltung kann verlangen, daß die Sülle in besonders ungeschützten Bereichen des Schiffes eine größere Höhe haben.

Regel 20

Luftrohre

Führen Luftrohre der Ballast- oder sonstigen Tanks über die Freibord- oder Aufbaudecks hinaus, so müssen die freiliegenden Teile der Rohre kräftig gebaut sein; die Höhe vom Deck bis zum Überlaufpunkt muß auf dem Freiborddeck mindestens 760 Millimeter (30 Zoll) und auf dem Aufbaudeck mindestens 450 Millimeter (17½ Zoll) betragen. Beeinträchtigt diese Höhe den Betrieb des Schiffes, so können geringere Höhen zugelassen werden, sofern die Verwaltung überzeugt ist, daß die Verschlusvorrichtungen und die sonstigen Umstände eine geringere Höhe rechtferti-

lower height. Satisfactory means permanently attached, shall be provided for closing the openings of the air pipes.

Regulation 21.

Cargo Ports and other similar Openings

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

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

Regulation 22

Scuppers, Inlets and Discharges

(1) Discharges led through the shell either from spaces below the freeboard deck or from within superstructures and deckhouses on the freeboard deck fitted with doors complying with the requirements of Regulation 12 shall be fitted with efficient and accessible means for preventing water from passing inboard. Normally each separate discharge shall have one automatic non-return valve with a positive means of closing it from a position above the freeboard deck. Where, however, the vertical distance from the summer load waterline to the inboard end of the discharge pipe exceeds 0.01 L, the discharge may have two automatic non-return valves without positive means of closing, provided that the inboard valve is always accessible for examination under service conditions; where that vertical distance exceeds 0.02 L a single automatic non-return valve without positive means of closing may be accepted subject to the approval of the Administration. The means for operating the positive action valve shall be readily accessible and provided with an indicator showing whether the valve is open or closed.

acceptée si l'Administration est assurée que les dispositifs de fermeture et d'autres motifs justifient cette hauteur réduite.

Des moyens d'obturation satisfaisants et attachés de façon permanente doivent être prévus pour la fermeture des tuyaux de dégagement d'air.

Règle 21

Sabords de chargement et autres ouvertures analogues

(1) Les sabords de chargement et autres ouvertures analogues sur bordé, situés au-dessous du pont de franc-bord doivent être pourvus de portes conçues de façon à leur garantir une étanchéité aux intempéries et une résistance équivalentes à celle de la partie de la coque qui les entoure. Le nombre de ces ouvertures doit être ramené au minimum compatible avec le type et l'exploitation normale du navire.

(2) Sauf autorisation de l'Administration le can inférieur de ces ouvertures ne doit pas se trouver au-dessous d'une ligne parallèle au livet en abord du pont de franc-bord et dont le point le plus bas n'est pas situé au-dessous de la ligne de charge la plus haute.

Règle 22

Dalots, prises d'eau et décharges

(1) Les décharges à travers le bordé extérieur, qui proviennent soit d'espaces situés au-dessous du pont de franc-bord, soit d'espaces limités par des superstructures et des roufles situés sur le pont de franc-bord et munis de portes conformes aux prescriptions de la règle 12 doivent être pourvues de moyens efficaces et accessibles pour empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur. Normalement, chaque décharge indépendante doit être munie d'un clapet automatique de non-retour avec un moyen de fermeture direct manœuvrable d'un emplacement situé au-dessus du pont de franc-bord. Toutefois, lorsque la distance verticale entre la flottaison en charge d'été et l'extrémité intérieure du tuyau de décharge est supérieure à 0,01 L, la décharge peut être munie de deux clapets automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct à condition que le clapet le plus rapproché de l'axe du navire soit toujours accessible en cours d'utilisation en vue examen éventuel; lorsque cette distance verticale est supérieure à 0,02 L, il peut n'y avoir qu'un seul clapet automatique de non-retour sans moyen direct de fermeture sous réserve de l'approbation de l'Administration. Le système de manœuvre du clapet à commande directe doit être facilement accessible et doté d'un indicateur d'ouverture et de fermeture.

gen. Für die Luftrohröffnungen sind ausreichende, fest angebrachte Verschlüsse vorzusehen.

Regel 21

Ladepforten und sonstige ähnliche Öffnungen

(1) Ladepforten und sonstige ähnliche Öffnungen in der Bordwand des Schiffes unterhalb des Freiborddecks sind mit Türen zu versehen, die so konstruiert sind, daß Wasserdichtigkeit und eine der umgebenden Außenhautbeplattung entsprechende Verbandsfestigkeit gewährleistet sind. Die Zahl dieser Öffnungen muß auf das mit der Bauart und dem ordnungsgemäßen Betrieb des Schiffes vereinbare Mindestmaß beschränkt sein.

(2) Sofern nicht von der Verwaltung genehmigt, darf die Unterkante dieser Öffnungen nicht unter einer parallel zum Freiborddeck an der Bordwand gedachten Linie liegen, deren niedriger Punkt die Oberkante der obersten Lademarke bildet.

Regel 22

Speigatte, Ein- und Austrittsöffnungen

(1) Durch die Außenhaut geführte Ausgüsse aus Räumen unterhalb des Freiborddecks oder aus mit Türen gemäß Regel 12 versehenen Aufbauten oder Deckshäusern auf dem Freiborddeck müssen mit wirksamen und zugänglichen Vorrichtungen versehen sein, die den Eintritt von Wasser in das Schiff verhindern. In der Regel muß jeder einzelne Ausguß mit einem selbsttätigen Rückschlagventil versehen sein, das von einer Stelle oberhalb des Freiborddecks aus sicher geschlossen werden kann. Ist jedoch der senkrechte Abstand von der Sommerladelinie bis zum inneren Ende der Ausgußleitung größer als 0,01 L, so kann der Ausguß mit zwei selbsttätigen Rückschlagventilen ohne eine solche Schließvorrichtung versehen sein, sofern das innere Ventil so liegt, daß es während des Betriebs zwecks Nachprüfung stets zugänglich ist; ist der senkrechte Abstand größer als 0,02 L, so kann mit Genehmigung der Verwaltung ein einziges selbsttätiges Rückschlagventil ohne die besondere Schließvorrichtung zugelassen werden. Die Vorrichtung zur Bedienung des Fernantriebsventils muß leicht zugänglich und mit einer Vorkehrung versehen sein, die anzeigt, ob es geöffnet oder geschlossen ist.

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

(3) Scuppers and discharge pipes originating at any level and penetrating the shell either more than 450 millimetres (17½ inches) below the freeboard deck or less than 600 millimetres (23½ inches) above the summer load waterline shall be provided with a non-return valve at the shell. This valve, unless required by paragraph (1), may be omitted if the piping is of substantial thickness.

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

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

Regulation 23

Side Scuttles

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

(2) No side scuttle shall be fitted in a position so that its sill is below a line drawn parallel to the freeboard deck at side and having its lowest point 2.5 per cent of the breadth (B) above the load waterline, or 500 millimetres (19½ inches), whichever is the greater distance.

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

Regulation 24

Freeing Ports

(1) Where bulwarks on the weather portions of freeboard or superstructure

2) Dans les locaux des machines dont la surveillance est assurée en service normal par l'équipage, les prises d'eau et les décharges principales et auxiliaires desservant les machines peuvent être commandées sur place. Les commandes doivent être aisément accessibles et munies d'indicateurs d'ouverture et de fermeture.

3) Les tuyaux de dalotage et de décharge, quel que soit le niveau d'où ils débouchent, qui pénètrent dans le bordé extérieur, soit à plus de 450 millimètres (17½ pouces) au-dessous du pont de franc-bord, soit à moins de 600 millimètres (23½ pouces) de la flottaison en charge d'été, doivent être munis d'un clapet de non-retour au droit du bordé extérieur. Sauf dispositions contraires du paragraphe 1, ce clapet peut être supprimé si l'épaisseur du tuyautage est suffisante.

4) Les dalots desservant des superstructures ou des rouffes qui ne sont pas munis de portes répondant aux prescriptions de la règle 12, doivent déboucher à l'extérieur du navire.

5) Tous les clapets et autres dispositifs fixés sur la coque exigés par la présente règle doivent être en acier, en bronze ou en tout autre matériau ductile approuvé. Ni la fonte ordinaire ni tout autre matériau similaire ne sont acceptables. Tous les tuyaux visés par la présente règle doivent être en acier ou en tout autre matériau équivalent répondant aux exigences de l'Administration.

Règle 23

Hublots

1) Les hublots donnant sous le pont de franc-bord ou sur les locaux situés à l'intérieur de superstructures fermées doivent être pourvus à l'intérieur de contre-hublots efficaces solidement fixés par des charnières de telle façon qu'ils puissent être fermés d'une façon efficace et assujettis étanches.

2) En aucun cas le cas inférieur des hublots ne doit se trouver au-dessous d'une ligne parallèle au livet du pont de franc-bord et dont le point le plus bas est situé soit à 2,5 pour cent de la largeur (B) soit à 500 millimètres (19½ pouces) au-dessus de la flottaison en charge, la plus grande des deux valeurs devant être choisie.

3) Les hublots et leurs verres s'il en est prévu ainsi que les contre-hublots doivent être d'une construction robuste et approuvée.

Règle 24

Sabords de décharge

1) Lorsque des pavois se trouvant sur les parties exposées du pont de

(2) In bemannten Maschinenräumen können in Verbindung mit dem Betrieb der Maschine stehende See-Haupt- und Hilfseintritte und -ausgänge an Ort und Stelle bedient werden. Die Bedienungsvorrichtungen müssen leicht zugänglich und mit Vorkehrungen versehen sein, die anzeigen, ob die Ventile geöffnet oder geschlossen sind.

(3) Speigatte und Ausgußleitungen, gleichviel in welcher Höhe sie beginnen, müssen, wenn sie entweder mehr als 450 Millimeter (17½ Zoll) unterhalb des Freiborddecks oder weniger als 600 Millimeter (23½ Zoll) oberhalb der Sommerladelinie durch die Außenhaut geführt werden, an dieser mit einem Rückschlagventil versehen sein. Dieses Ventil kann, wenn es nicht nach Absatz 1 erforderlich ist, entfallen, sofern die Rohrleitung genügend dickwandig ist.

(4) Speigatte aus Aufbauten oder Deckshäusern, die nicht mit Türen gemäß Regel 12 versehen sind, müssen nach außenbords geführt werden.

(5) Alle nach dieser Regel erforderlichen Ventile und Außenhautarmaturen müssen aus Stahl, Bronze oder einem anderen zugelassenen dehnbaren Werkstoff bestehen. Ventile aus gewöhnlichem Gußeisen oder ähnlichem Werkstoff sind nicht zulässig. Alle unter diese Regel fallenden Rohre müssen aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff sein, wie es die Verwaltung vorschreibt.

Regel 23

Seitenfenster

(1) Seitenfenster von Räumen unterhalb des Freiborddecks oder von Räumen innerhalb geschlossener Aufbauten müssen mit wirksamen fest angebrachten Innenblenden versehen sein, die so angeordnet sind, daß sie leicht und sicher wasserdicht geschlossen werden können.

(2) Seitenfenster dürfen nicht so angebracht sein, daß ihre Unterkante unterhalb einer parallel zum Freiborddeck an der Bordwand gedachten Linie liegt, deren niedrigster Punkt 2,5 v. H. der Breite (B) oder 500 Millimeter (19½ Zoll) über der Tiefladelinie liegt, je nachdem, welcher Abstand größer ist.

(3) Die Seitenfenster sowie gegebenenfalls die Glasscheiben und die Blenden müssen kräftig gebaut und zugelassen sein.

Regel 24

Wasserpforten

(1) Wird durch Schanzkleider auf dem freiliegenden Teil von Freibord-

decks form wells, ample provision shall be made for rapidly freeing the decks of water and for draining them. Except as provided in paragraphs (2) and (3) of this Regulation, the minimum freeing port area (A) on each side of the ship for each well on the freeboard deck shall be that given by the following formulae in cases where the sheer in way of the well is standard or greater than standard. The minimum area for each well on superstructure decks shall be one-half of the area given by the formulae. Where the length of bulwark (l) in the well is 20 metres or less

$A = 0.7 + 0.035 l$ (square metres)
Where l exceeds 20 metres

$A = 0.07 l$ (square metres)

l need in no case be taken as greater than 0.7 L.

If the bulwark is more than 1.2 metres in average height the required area shall be increased by 0.004 square metre per metre of length of well for each 0.1 metre difference in height. If the bulwark is less than 0.9 metre in average height, the required area may be decreased by 0.004 square metre per metre of length of well for each 0.1 metre difference in height.

Or,

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

$A = 7.6 + 0.115 l$ (square feet)

Where l exceeds 66 feet

$A = 0.23 l$ (square feet)

l need in no case be taken as greater than 0.7 L.

If the bulwark is more than 3.9 feet in average height the required area shall be increased by 0.04 square feet per foot of length of well for each foot difference in height. If the bulwark is less than 3 feet in average height, the required area may be decreased by 0.04 square feet per foot of length for each foot difference in height.

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

(3) Where a ship is fitted with a trunk which does not comply with the

franc-bord ou des ponts des superstructures forment des puits, des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour évacuer rapidement l'eau des ponts et en assurer l'écoulement. Sous réserve des dispositions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle, la section minimale des sabords de décharge (A) à prévoir de chaque bord et dans chaque puits sur le pont de franc-bord doit être celle donnée par les formules ci-après, dans les cas où la tonture, dans la région du puits, est égale ou supérieure à la tonture normale. La section minimale pour chaque puits sur les ponts des superstructures doit être égale à la moitié de la section donnée par ces mêmes formules.

Lorsque la longueur de pavois l dans le puits est inférieure ou égale à 20 mètres

$A = 0,7 + 0,035 l$ (mètres carrés)

Lorsque l est supérieur à 20 mètres

$A = 0,07 l$ (mètres carrés)

Dans ces formules, il n'est pas nécessaire de donner à l une valeur supérieure à 0,7 L.

Si le pavois a une hauteur moyenne supérieure à 1,2 mètre, la section requise doit être augmentée à raison de 0,004 mètre carré par mètre de longueur du puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 mètre. Si le pavois a une hauteur moyenne inférieure à 0,9 mètre, la section requise peut être diminuée à raison de 0,04 mètre carré par mètre de longueur de puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 mètre.

Lorsque la longueur de pavois l dans le puits est inférieure ou égale à 66 pieds

$A = 7,6 + 0,115 l$ (pieds carrés)

Lorsque l dépasse 66 pieds

$A = 0,23 l$ (pieds carrés)

Dans ces formules il n'est pas nécessaire de donner à l une valeur supérieure à 0,7 L.

Si le pavois a une hauteur moyenne supérieure à 3,9 pieds, la section requise doit être augmentée à raison de 0,04 pied carré par pied de longueur du puits pour chaque différence de hauteur de 1 pied. Si le pavois a une hauteur moyenne inférieure à 3 pieds, la section requise peut être diminuée de 0,04 pied carré par pied de longueur pour chaque différence de hauteur de 1 pied.

2) Sur les navires sans tonture la section calculée sera augmentée de 50 pour cent. Lorsque la tonture est inférieure à la normale, ce pourcentage s'obtient par interpolation.

3) Sur les navires pourvus d'un trunk qui ne répondent pas aux pres-

oder Aufbaudecks eine „Well“ gebildet, so müssen ausreichende Vorkehrungen getroffen sein, um die Decks schnell vom Wasser zu befreien und zu entwässern. Sofern nicht in den Absätzen 2 und 3 etwas anderes bestimmt ist, muß der Mindestquerschnitt (A) der Wasserpforten auf jeder Seite des Schiffes für jede Well auf dem Freiborddeck der durch die folgenden Formeln angegebene Wert sein, wenn der Sprung im Bereich der Well normal oder größer als normal ist. Der Mindestquerschnitt der Wasserpforten für jede Well auf Aufbaudecks muß die Hälfte des durch die Formeln angegebenen Wertes betragen.

Beträgt die Länge des Schanzkleides (l) in der Well 20 Meter oder weniger, so gilt

$A = 0,7 + 0,035 l$ (Quadratmeter)

Ist l größer als 20 Meter, so gilt

$A = 0,07 l$ (Quadratmeter)

l braucht in keinem Fall größer als 0,7 L eingesetzt zu werden.

Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides mehr als 1,2 Meter, so ist der erforderliche Querschnitt für je 0,1 Meter Höhenunterschied um 0,004 Quadratmeter je Meter Welllänge zu vergrößern. Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides weniger als 0,9 Meter, so kann der erforderliche Querschnitt für je 0,1 Meter Höhenunterschied um 0,004 Quadratmeter je Meter Welllänge verringert werden.

Oder

Beträgt die Länge des Schanzkleides (l) in der Well 66 Fuß oder weniger, so gilt

$A = 7,6 + 0,115 l$ (Quadratfuß)

Ist l größer als 66 Fuß, so gilt

$A = 0,23 l$ (Quadratfuß)

l braucht in keinem Fall größer als 0,7 L eingesetzt zu werden.

Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides mehr als 3,9 Fuß, so ist der erforderliche Querschnitt für je 1 Fuß Höhenunterschied um 0,04 Quadratfuß je Fuß Welllänge zu vergrößern. Beträgt die Durchschnittshöhe des Schanzkleides weniger als 3 Fuß, so kann der erforderliche Querschnitt für je 1 Fuß Höhenunterschied um 0,04 Quadratfuß je Fuß Welllänge verringert werden.

(2) Bei Schiffen ohne Sprung ist der berechnete Querschnitt um 50 v. H. zu vergrößern. Bei geringerem als Normalsprung ist der Hundertsatz durch Mitteln zu bestimmen.

(3) Ist ein Schiff mit einem Trunk versehen, der nicht den Erfordernissen

requirements of Regulation 36 (1) (e) or where continuous or substantially continuous hatchway side coamings are fitted between detached superstructures the minimum area of the freeing port openings shall be calculated from the following Table:

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

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

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

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

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

Regulation 25

Protection of the Crew

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

(2) Efficient guard rails or bulwarks shall be fitted on all exposed parts of the freeboard and superstructure decks. The height of the bulwarks or guard rails shall be at least 1 metre (39½ inches) from the deck, provided that where this height would interfere with the normal operation of the ship, a lesser height may be approved if the Administration is satisfied that adequate protection is provided.

criptions de la règle 36 1) e) ou qui possèdent des surbaux latéraux d'écouille s'étendant de façon continue ou presque continue entre des superstructures détachées, la section minimale des ouvertures des sabords de décharge est déterminée comme indiqué dans le tableau ci-après:

Largeur des écouilles ou des trunks par rapport à la largeur du navire	Section des sabords de décharge par rapport à la surface totale des pavois
40 % ou moins	20 %
75 % ou plus	10 %

Pour les largeurs intermédiaires, la section des sabords de décharge s'obtient par interpolation linéaire.

(4) Dans le cas de navires ayant une superstructure ouverte à l'une de ses extrémités ou à ses deux extrémités, des mesures adéquates approuvées par l'Administration doivent être prises pour évacuer l'eau pouvant s'introduire à l'intérieur de cette superstructure.

(5) Les seuils inférieurs des sabords de décharge doivent être aussi près que possible du pont. Les deux tiers de la section exigée pour les sabords de décharge doivent se trouver dans la moitié du puits la plus proche du point le plus bas de la courbe de tonnage.

(6) Toutes les ouvertures de ce type pratiquées dans les pavois doivent être protégées par des tringles ou des barres espacées d'environ 230 millimètres (9 pouces). Si les sabords de décharge sont munis de volets battants, un jeu suffisant doit être prévu pour empêcher tout coinçage. Les axes ou gonds des charnières doivent être en un matériau non corrodable. Si les volets battants sont munis de dispositifs d'assujettissement, ces dispositifs doivent être d'un type approuvé.

Règle 25

Protection de l'équipage

(1) La résistance des cloisons des rouffes prévus pour le logement de l'équipage doit répondre aux exigences de l'Administration.

(2) Des rambardes ou des pavois efficaces doivent être installés dans toutes les parties exposées du pont de franc-bord et des ponts de superstructures. Les pavois ou rambardes doivent avoir au moins un mètre (39½ pouces) au-dessus du pont. Toutefois, lorsque cette hauteur risquerait de gêner les manœuvres normales du navire, l'Administration peut approuver une hauteur moindre si elle estime qu'une protection suffisante est ainsi assurée.

der Regel 36 Absatz 1 Buchstabe e entspricht, oder sind zwischen getrennten Aufbauten durchlaufende oder fast durchlaufende Lukenlängssülle eingebaut, so ist der Mindestquerschnitt der Wasserpfortenöffnungen nach folgender Tabelle zu berechnen:

Breite der Luke oder des Trunks im Verhältnis zur Schiffsbreite	Querschnitt der Wasserpforten im Verhältnis zur Gesamtfläche der Schanzkleider
40 v. H. oder weniger	20 v. H.
75 v. H. oder mehr	10 v. H.

Der Wasserpfortenquerschnitt bei Zwischenbreiten ist durch gradliniges Mitteln zu bestimmen.

(4) Bei Schiffen mit ein- oder beiderseitig offenen Aufbauten sind ausreichende, den Anforderungen der Verwaltung entsprechende Vorkehrungen für die Entfernung des in den Raum innerhalb solcher Aufbauten eingedrungenen Wassers zu treffen.

(5) Die Unterkanten der Wasserpforten müssen möglichst dicht über dem Deck liegen. Zwei Drittel des erforderlichen Wasserpforten-Querschnitts sind in der dem niedrigsten Punkt der Sprungkurve am nächsten gelegenen Hälfte der Well anzuordnen.

(6) Alle diese Öffnungen in den Schanzkleidern sind durch Riegel oder Stangen in etwa 230 Millimeter (9 Zoll) Abstand zu schützen. Sind die Wasserpforten mit Klappen versehen, so muß genügend Spielraum vorhanden sein, damit sie nicht klemmen. Scharniere müssen mit Bolzen oder Lagern aus nichtrostendem Werkstoff ausgestattet sein. Sind die Klappen mit Sicherungsvorrichtungen versehen, so müssen diese eine zugelassene Bauart haben.

Regel 25

Schutz der Besatzung

(1) Die Festigkeit der zur Unterbringung der Besatzung dienenden Deckshäuser muß den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(2) Auf allen freiliegenden Teilen des Freibord- und Aufbaudecks sind wirksame Schutzgeländer oder Schanzkleider anzubringen. Die Höhe der Schanzkleider oder Schutzgeländer muß mindestens 1 Meter (39½ Zoll) über Deck betragen; wird durch diese Höhe der übliche Betrieb des Schiffes behindert, so kann eine geringere Höhe zugelassen werden, sofern die Verwaltung einen ausreichenden Schutz für gegeben hält.

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

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

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

3) La hauteur libre sous la filière la plus basse ne doit pas être supérieure à 230 millimètres (9 pouces). L'écartement entre les autres filières ne doit pas être supérieur à 380 millimètres (15 pouces). Sur les navires ayant des gouttières arrondies, les rambardes doivent être placées sur les parties horizontales du pont.

4) Des passerelles, des filières, passages sous pont, ou autres dispositifs satisfaisants doivent être prévus pour la protection de l'équipage dans ses allées et venues entre les locaux qu'il habite, les entrées de la salle des machines et tout autre local utilisé pour l'exploitation normale du navire.

5) La cargaison en pontée de tout navire doit être arrimée de telle sorte que toutes les ouvertures au droit de la cargaison qui donnent accès aux locaux de l'équipage, à la salle des machines et à tous les autres locaux utilisés pour l'exploitation normale du navire puissent être convenablement fermées et assujetties pour empêcher toute admission d'eau. Une protection efficace de l'équipage sous forme de garde-corps ou de filières doit être prévue au-dessus de la cargaison en pontée s'il n'existe pas de passage convenable sur le pont du navire ou en dessous.

(3) Die Öffnung unterhalb des niedrigsten Relingdurchzuges darf nicht mehr als 230 Millimeter (9 Zoll) betragen. Der Abstand zwischen den übrigen Durchzügen darf höchstens 380 Millimeter (15 Zoll) betragen. Bei Schiffen mit abgerundetem Schergang müssen die Relingsstützen auf dem flachen Deck angebracht sein.

(4) Zum Schutz der Besatzung beim Verkehr von und zu ihren Unterkünften, zum Maschinenraum und zu allen sonstigen Stellen, die notwendigerweise zum Betrieb des Schiffes benutzt werden müssen, müssen ausreichende Vorkehrungen (in Form von Schutzgeländern, Strecktauen, Laufbrücken oder Verkehrsgängen unter Deck usw.) getroffen werden.

(5) Auf einem Schiff beförderte Decksloadungen sind so zu stauen, daß alle Öffnungen im Bereich der Ladung, die als Zugang zu den Besatzungsunterkünften, dem Maschinenraum und allen sonstigen zum Betrieb des Schiffes erforderlichen Arbeitsräumen dienen, ordnungsgemäß geschlossen und gegen das Eindringen von Wasser gesichert werden können. Ist auf oder unter Deck kein geeigneter Verkehrsgang vorhanden, so müssen auf der Decksladung wirksame Schutzvorkehrungen für die Besatzung in Form von Schutzgeländern oder Strecktauen getroffen werden.

Regulation 26

Special Conditions of Assignment for Type 'A' Ships

Machinery Casings

(1) Machinery casings on Type 'A' ships as defined in Regulation 27 shall be protected by an enclosed poop or bridge of at least standard height, or by a deckhouse of equal height and equivalent strength, provided that machinery casings may be exposed if there are no openings giving direct access from the freeboard deck to the machinery space. A door complying with the requirements of Regulation 12 may, however, be permitted in the machinery casing, provided that it leads to a space or passageway which is as strongly constructed as the casing and is separated from the stairway to the engine room by a second weathertight door of steel or other equivalent material.

Gangway and Access

(2) An efficiently constructed fore and aft permanent gangway of sufficient strength shall be fitted on Type 'A' ships at the level of the superstructure deck between the poop and the midship bridge or deckhouse where fitted, or equivalent means of

Règle 26

Conditions spéciales d'assignation des navires de type « A »

Encaissements des machines

1) Les encaissements des machines des navires de type « A » tels qu'ils sont définis dans la règle 27 doivent être protégés par une dunette fermée, un château d'une hauteur au moins égale à la hauteur normale, ou par un roufle de même hauteur et d'une résistance équivalente: toutefois, les encaissements peuvent être exposés, s'il n'existe aucune ouverture donnant directement accès du pont de franc-bord à la tranche des machines. Une porte répondant aux conditions de la règle 12 peut toutefois être autorisée dans la cloison d'un tel encaissement sous réserve qu'elle donne accès à un sas ou couloir construit aussi solidement que le tambour et séparé de la descente aux machines par une deuxième porte étanche aux intempéries en acier ou tout autre matériau équivalent.

Passerelle et accès

2) Une passerelle permanente de construction efficace et d'une résistance suffisante doit être installée sur les navires de type « A » de l'avant à l'arrière, au niveau du pont des superstructures, entre la dunette et le château milieu ou un roufle s'il en existe;

Regel 26

Besondere Erteilungsbedingungen für Schiffe vom Typ „A“

Maschinenschächte

(1) Maschinenschächte auf Schiffen vom Typ „A“ gemäß Regel 27 sind durch eine geschlossene Poop oder Brücke von mindestens normaler Höhe oder durch ein Deckshaus von ebensolcher Höhe und gleicher Festigkeit zu schützen; jedoch können Maschinenschächte freiliegen, wenn keine Öffnungen vorhanden sind, die einen unmittelbaren Zugang vom Freiborddeck zum Maschinenraum vermitteln. Eine den Erfordernissen der Regel 12 entsprechende Tür ist jedoch im Maschinenschacht zulässig, sofern sie zu einem Raum oder Gang führt, der ebenso stark gebaut ist wie der Schacht und der durch eine zweite wetterdichte Tür aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff von der Treppe zum Maschinenraum abgetrennt ist.

Laufbrücke und Zugang

(2) Auf Schiffen vom Typ „A“ müssen zwischen der Poop und der Mittschiffsbrücke oder vorhandenenfalls dem Deckshaus in Höhe des Aufbaudecks eine zweckmäßig gebaute feste durchgehende Laufbrücke von genügender Festigkeit oder gleichwer-

access shall be provided to carry out the purpose of the gangway, such as passages below deck.

Elsewhere, and on Type 'A' ships without a midship bridge, arrangements to the satisfaction of the Administration shall be provided to safeguard the crew in reaching all parts used in the necessary work of the ship.

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

Hatchways

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

Freeing Arrangements

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

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

des moyens d'accès équivalents peuvent être prévus pour remplir le rôle de la passerelle comme, par exemple, des passages au-dessous du pont.

Ailleurs et sur les navires du type «A» sans château milieu, des aménagements seront prévus à la satisfaction de l'Administration pour la sécurité de l'équipage dans ses déplacements vers toutes les autres parties du navire utilisées pour l'exploitation normale de ce dernier.

3) Un moyen sûr et satisfaisant doit être à tout moment utilisable pour atteindre, du niveau de la passerelle, les différents locaux d'équipage et pour circuler entre ces locaux et la tranche des machines.

Ecoutilles

4) Les écoutilles exposées situées sur le pont de franc-bord et sur le pont du gaillard ou au-dessus des caisses d'expansion des navires du type «A» doivent être munies de panneaux étanches aux intempéries en acier ou autre matériau équivalent.

Systèmes d'évacuation de l'eau

5) Les navires de type «A» munis d'un pavois doivent avoir des rambar des sur au moins la moitié de la longueur de la partie découverte du pont exposé ou posséder un autre système efficace d'évacuation de l'eau. Le can supérieur du carreau doit être maintenu aussi bas que possible.

6) Lorsque les superstructures sont reliées par des trunks, des rambar des doivent être prévues sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

tige Zugänge, die als Laufbrücke dienen können, beispielsweise Verkehrsgänge unter Deck, vorgesehen sein.

Auf anderen Schiffen und auf Schiffen vom Typ „A“ ohne Mittschiffsbrücke müssen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung Vorkehrungen zum Schutz der Besatzung beim Verkehr zu allen für den Betrieb des Schiffes erforderlichen Stellen getroffen sein.

(3) Zwischen getrennten Besatzungsunterkünften sowie zwischen den Besatzungsunterkünften und dem Maschinenraum müssen sichere und ausreichende Zugänge in Höhe der Laufbrücke vorhanden sein.

Luken

(4) Freiliegende Luken auf dem Freibord- und Backdeck oder auf der Decke der Ausdehnungsschächte müssen auf Schiffen vom Typ „A“ mit wirksamen wasserdichten Deckeln aus Stahl oder einem anderen gleichwertigen Werkstoff versehen sein.

Vorrichtungen für den Wasserablauf

(5) Bei Schiffen vom Typ „A“ mit einem Schanzkleid muß mindestens die halbe Länge der freiliegenden Teile des Wetterdecks mit offenem Geländer oder sonstigen wirksamen Vorrichtungen für den Wasserablauf versehen sein. Die Oberkante des Schergangs ist möglichst niedrig zu legen.

(6) Sind die Aufbauten durch Trunks verbunden, so muß die gesamte Länge der freiliegenden Teile des Freiborddecks mit offenem Geländer versehen sein.

Chapter III Freeboards

Regulation 27

Types of Ships

(1) For the purposes of freeboard computation ships shall be divided into Type 'A' and Type 'B'.

Type 'A' ships

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

(a) high integrity of the exposed deck; and

Chapitre III Francs-bords

Règle 27

Types de navires

1) Pour le calcul du franc-bord, les navires sont divisés en deux types «A» et «B».

Type «A»

2) Un navire du type «A» est un navire qui est conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac et qui n'est pourvu que d'ouvertures d'accès de faibles dimensions aux citernes de charge, ces ouvertures étant fermées par des panneaux en acier, ou en un matériau équivalent, munis de garnitures étanches. Un tel navire possède nécessairement les caractéristiques suivantes:

a) une très grande étanchéité du pont exposé;

Kapitel III Freiborde

Regel 27

Schiffstypen

(1) Für die Freibordberechnung werden die Schiffe in Typ „A“ und Typ „B“ eingeteilt.

Schiffe vom Typ „A“

(2) Ein Schiff vom Typ „A“ ist ausschließlich für die Beförderung flüssiger Massengutladungen bestimmt; seine Ladetanks haben nur kleine Zugangsöffnungen, die durch wasserdichte, mit einer Dichtung versehene Deckel aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff verschlossen sind. Diese Schiffe haben zwangsläufig folgende eigentümliche Merkmale:

a) große Unverletzlichkeit des freiliegenden Decks und

(b) high degree of safety against flooding, resulting from the low permeability of loaded cargo spaces and the degree of subdivision usually provided.

(3) A type 'A' ship, if over 150 metres (492 feet) in length, and designed to have empty compartments when loaded to her summer load waterline, shall be able to withstand the flooding of any one of these empty compartments at an assumed permeability of 0.95, and remain afloat in a condition of equilibrium considered to be satisfactory by the Administration. In such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.

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

(a) The final waterline after flooding is below the lower edge of any opening through which progressive flooding may take place.

(b) The maximum angle of heel due to unsymmetrical flooding is of the order of 15°.

(c) The metacentric height in the flooded condition is positive.

(4) A Type 'A' ship shall be assigned a freeboard not less than that based on Table A of Regulation 28.

Type 'B' ships

(5) All ships which do not come within the provisions regarding Type 'A' ships in paragraphs (2) and (3) of this Regulation shall be considered as Type 'B' ships.

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

(7) Any Type 'B' ships of over 100 metres (328 feet) in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph (6) of this Regulation provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

(a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

b) un degré très élevé de résistance à l'invasion dû à la faible perméabilité des compartiments chargés et au degré de cloisonnement généralement réalisé.

3) Un navire du type «A», de plus de 150 mètres (492 pieds) de long et conçu pour avoir des compartiments vides quand il est chargé à la ligne de charge d'été, doit pouvoir résister à l'invasion de l'un quelconque de ces compartiments vides, supposé perméable à 95 pour cent, et rester à flot dans un état d'équilibre jugé satisfaisant par l'Administration. Dans un navire de ce type de plus de 225 mètres (738 pieds) de long, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 pour cent.

A titre d'indication pour les Administrations, les conditions suivantes peuvent être tenues pour satisfaisantes:

a) la flottaison finale après envahissement est située au-dessous du bord inférieur de toute ouverture par laquelle un envahissement progressif pourrait avoir lieu;

b) la gîte maximale due à l'invasion dissymétrique est de l'ordre de 15°;

c) la hauteur métacentrique après envahissement est positive.

4) On assignera à un navire du type «A» un franc-bord de base qui ne sera pas inférieur à celui qui figure dans la table A de la règle 28.

Type «B»

5) Tous les navires qui ne satisfont pas aux prescriptions des paragraphes 2 et 3 de la présente règle sont considérés comme appartenant au type «B».

6) Aux navires du type «B» dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes aux dispositions de la règle 15 (7) ou de la règle 16, sauf dispositions contraires des paragraphes 7 à 10 inclus de la présente règle, il sera assigné des francs-bords conformes à ceux du tableau B (règle 28).

7) Aux navires du type «B» de plus de 100 mètres (328 pieds) de long il pourra être assigné un franc-bord inférieur à celui prévu au paragraphe 6 de la présente règle, à condition que l'Administration considère que, compte tenu du montant de la réduction:

a) les mesures prises pour la protection de l'équipage sont satisfaisantes;

b) einen hohen Sicherheitsgrad gegen Überflutung infolge der geringen Flutbarkeit der gefüllten Laderäume und der gewöhnlich vorgesehenen Unterteilung.

(3) Ein Schiff vom Typ „A“ mit einer Länge von mehr als 150 Metern (492 Fuß), das so entworfen ist, daß es bei einer Beladung bis zur Sommerladelinie leere Abteilungen aufweist, muß so gebaut sein, daß es bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,95 der Überflutung einer dieser leeren Abteilungen standhält und in einer von der Verwaltung als ausreichend erachteten Gleichgewichtsschwimmlage bleibt. Ist ein solches Schiff länger als 225 Meter (738 Fuß), so wird der Maschinenraum als flutbare Abteilung betrachtet, jedoch mit einer Flutbarkeit von 0,85.

Als Richtlinie für die Verwaltung können folgende Grenzwerte als ausreichend betrachtet werden:

a) Die End-Schwimmlage nach der Überflutung liegt unterhalb der Unterkante jeder Öffnung, durch die ein weiteres Eindringen des Wassers erfolgen kann.

b) Der größte Krängungswinkel infolge unsymmetrischer Flutung liegt in der Größenordnung von 15°.

c) Die metazentrische Höhe im überfluteten Zustand ist positiv.

(4) Schiffen vom Typ „A“ wird ein Freibord erteilt, der nicht kleiner ist als der auf Tabelle A der Regel 28 beruhende.

Schiffe vom Typ „B“

(5) Alle Schiffe, die nicht unter die Bestimmungen der Absätze 2 und 3 für Schiffe vom Typ „A“ fallen, gelten als Schiffe vom Typ „B“.

(6) Schiffen vom Typ „B“, die im Bereich 1 Luken mit Lukendeckeln entsprechend den Erfordernissen der Regel 15 Absatz 7 oder der Regel 16 aufweisen, werden, sofern nicht in den Absätzen 7 bis 10 etwas anderes bestimmt ist, Freiborde erteilt, die auf Tabelle B der Regel 28 beruhen.

(7) Einem Schiff vom Typ „B“ von über 100 Metern (328 Fuß) Länge kann ein geringerer Freibord als der nach Absatz 6 erforderliche erteilt werden, sofern die Verwaltung unter Berücksichtigung der gewährten Verringerung überzeugt ist,

a) daß die zum Schutz der Besatzung getroffenen Maßnahmen angemessen sind;

- | | | |
|---|--|---|
| <p>(b) the freeing arrangements are adequate;</p> <p>(c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of Regulation 16 and have adequate strength; special care being given to their sealing and securing arrangements;</p> <p>(d) the ship, when loaded to her summer load waterline, will remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of any single damaged compartment at an assumed permeability of 0.95 excluding the machinery space; and</p> <p>(e) in such a ship, over 225 metres (738 feet) in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment but with a permeability of 0.85.</p> | <p>b) les dispositifs de décharge sont adéquats;</p> <p>c) les écoutes situées dans les emplacements des catégories 1 et 2 sont pourvues de panneaux répondant aux prescriptions de la règle 16 et sont suffisamment solides; un soin spécial doit être apporté aux dispositions prises pour l'étanchéité et l'assujettissement;</p> <p>d) le navire chargé à la ligne de charge d'été restera à flot dans un état d'équilibre satisfaisant après envahissement d'un compartiment avarié isolé quelconque à l'exception de la tranche des machines; la perméabilité de ce compartiment sera prise égale à 95 pour cent;</p> <p>e) si le navire a plus de 225 mètres (738 pieds) de long, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable avec toutefois une perméabilité de 85 pour cent.</p> | <p>b) daß die Vorrichtungen für den Wasserablauf angemessen sind;</p> <p>c) daß die Deckel in den Bereichen 1 und 2 der Regel 16 entsprechen und genügend fest sind, wobei insbesondere auf die Dichtungs- und Sicherungsvorrichtungen zu achten ist;</p> <p>d) daß das Schiff bei Beladung bis zur Sommerladelinie nach der Überflutung einer einzelnen beschädigten Abteilung bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,95, wobei der Maschinenraum ausgenommen ist, in einer ausreichenden Gleichgewichtsschwimmlage bleibt;</p> <p>e) daß bei einem solchen Schiff, wenn es länger als 225 Meter (738 Fuß) ist, der Maschinenraum als flutbare Abteilung betrachtet wird, jedoch mit einer Flutbarkeit von 0,85.</p> |
|---|--|---|

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

A titre d'indication pour l'Administration, il est précisé qu'aux fins d'application des paragraphes 7 d) et e), les conditions prévues au paragraphe 3 alinéas a), b) et c) peuvent être considérées comme satisfaisantes.

Als Richtlinie für die Verwaltung bei der Anwendung der Buchstaben d und e können die in Absatz 3 Buchstaben a, b und c angegebenen Grenzwerte als ausreichend angesehen werden.

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

Les calculs pourront être fondés sur les principales hypothèses suivantes:

Die entsprechenden Berechnungen können von folgenden Grundvoraussetzungen ausgehen:

- the vertical extent of damage is equal to the depth of the ship;
- the penetration of damage is not more than $B/5$;
- no main transverse bulkhead is damaged;
- the height of the centre of gravity above the base line is assessed allowing for homogeneous loading of cargo holds, and for 50 per cent of the designed capacity of consumable fluids and stores, etc.

- la hauteur de la brèche est égale au creux du navire;
- la profondeur de la brèche n'est pas supérieure à $B/5$;
- aucune cloison transversale principale n'est endommagée;
- la hauteur du centre de gravité au-dessus de la ligne d'eau zéro est évaluée en prenant pour hypothèse un chargement homogène des cales et une quantité des liquides et approvisionnements consommables égale à 50 pour cent de la capacité maximale.

- die senkrechte Ausdehnung des Schadens ist gleich der Seitenhöhe des Schiffes,
- die Eindringtiefe an der Schadensstelle ist nicht größer als $B/5$,
- es ist kein Hauptquerschott beschädigt,
- die Höhe des Gewichts-Schwerpunkts über der Grundlinie wird auf der Grundlage einer gleichmäßigen Beladung der Laderäume zuzüglich 50 v.H. der vorgesehenen Zuladung an flüssigen Betriebsstoffen, Vorräten usw. berechnet.

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

8) Pour le calcul des francs-bords des navires du type «B» qui satisfont aux dispositions du paragraphe 7 de la présente règle, on ne diminuera pas la valeur indiquée au tableau B de la règle 28 de plus de 60 pour cent de la différence des valeurs indiquées aux tableaux B et A pour les navires de la longueur considérée.

(8) Bei der Berechnung der Freiborde für Schiffe vom Typ „B“, die den Erfordernissen des Absatzes 7 entsprechen, dürfen die Werte der Tabelle B der Regel 28 um höchstens 60 v.H. des Unterschiedes zwischen den Tabellenwerten der Gruppe B und A für die jeweilige Schiffslänge verringert werden.

(9) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph (8) of this Regulation may be increased up to the total difference between the values in Table A and those in Table B of Regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of Regulation 26 (1), (2), (3), (5) and (6), as if it were a Type 'A'.

9) La diminution mentionnée au paragraphe 8 peut être augmentée jusqu'à concurrence de 100 pour cent de la différence entre les valeurs indiquées aux tableaux B et A de la règle 28 si le navire satisfait aux dispositions des règles 26 1), 2), 3), 5) et 6) comme s'il était un navire du type «A» et satisfait en outre aux dispositions du

(9) Die nach Absatz 8 zulässige Verminderung der Freibord-Tabellenwerte kann bis zum Gesamtunterschied zwischen den Werten der Tabelle A und der Tabelle B der Regel 28 erhöht werden, sofern das Schiff den Erfordernissen der Regel 26 Absätze 1, 2, 3, 5 und 6 entspricht — als handle es sich um ein Schiff vom Typ „A“ —

ship, and further complies with the provisions of paragraph 7 (a) to (d) inclusive of this Regulation except that the reference in sub-paragraph (d) to the flooding of any single damaged compartment shall be treated as a reference to the flooding of any two adjacent fore and aft compartments, neither of which is the machinery space. Also any such ship of over 225 metres (738 feet) in length, when loaded to her summer load waterline, shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium after flooding of the machinery space, taken alone, at an assumed permeability of 0.85.

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

paragraphe 7, alinéas a) à d) inclus de la présente règle, sous réserve de remplacer dans l'alinéa d) l'envahissement d'un seul compartiment avarié quelconque par l'envahissement de deux compartiments quelconques adjacents dans le sens longitudinal, non compris la tranche des machines. De plus, tout navire de ce type de plus de 225 mètres (738 pieds) de long, chargé à la ligne de charge d'été doit rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant après envahissement de la seule tranche des machines, la perméabilité de celle-ci étant présumée être de 85 pour cent.

10) Aux navires du type «B» dont les panneaux d'écouilles situés dans des emplacements de la catégorie 1 sont conformes aux dispositions de la règle 15, à l'exception toutefois du paragraphe 7 de ladite règle, il est assigné un franc-bord calculé d'après les valeurs indiquées à la table de base B de la règle 28 majorée des valeurs figurant au tableau suivant:

und sofern es den Bestimmungen des Absatzes 7 Buchstaben a bis d der vorliegenden Regel entspricht, mit der Maßgabe, daß die Bezugnahme in Buchstabe d auf die Überflutung einer einzelnen beschädigten Abteilung als Hinweis auf die Überflutung von zwei beliebigen längsschiffs benachbarten Abteilungen betrachtet wird, bei denen es sich nicht um den Maschinenraum handelt. Außerdem muß ein solches Schiff, wenn es länger als 225 Meter (738 Fuß) ist, bei Beladung bis zur Sommerladelinie in einer ausreichenden Gleichgewichtsschwimmlage bleiben, nachdem der Maschinenraum — für sich betrachtet — bei einer angenommenen Flutbarkeit von 0,85 überflutet wurde.

(10) Für Schiffe vom Typ „B“, die im Bereich 1 Luken mit Lukendeckeln haben, die den Erfordernissen der Regel 15 mit Ausnahme des Absatzes 7 entsprechen, wird ein Freibord erteilt, der auf den Werten der Tabelle B der Regel 28, vermehrt um die Werte der folgenden Tabelle, beruht:

Freeboard increase over tabular freeboard for Type 'B' ships, for ships with hatch covers not complying with Regulation 15 (7) or 16

Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type «B» dont les panneaux d'écouille ne sont pas conformes aux dispositions des règles 15 (7) ou 16

Freibordzuschlag zum Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ „B“, deren Lukendeckel nicht der Regel 15 Absatz 7 oder der Regel 16 entsprechen

Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli-metres)
Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)
Schiffs-länge (Meter)	Freibord-zuschlag (Millimeter)	Schiffs-länge (Meter)	Freibord-zuschlag (Millimeter)	Schiffs-länge (Meter)	Freibord-zuschlag (Millimeter)
108 and below et au-dessous	50	130	126	152	236
109	52	131	131	153	240
110	55	132	136	154	244
111	57	133	142	155	247
112	59	134	147	156	251
113	62	135	153	157	254
114	64	136	159	158	258
115	68	137	164	159	261
116	70	138	170	160	264
117	73	139	175	161	267
118	76	140	181	162	270
119	80	141	186	163	273
120	84	142	191	164	275
121	87	143	196	165	278
122	91	144	201	166	280
123	95	145	206	167	283
124	99	146	210	168	285
125	103	147	215	169	287
126	108	148	219	170	290
127	112	149	224	171	292
128	116	150	228	172	294
129	121	151	232	173	297

Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli- metres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (milli- metres)
Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)
Schiffs- länge (Meter)	Freibord- zuschlag (Millimeter)	Schiffs- länge (Meter)	Freibord- zuschlag (Millimeter)	Schiffs- länge (Meter)	Freibord- zuschlag (Millimeter)
174	299	183	320	192	341
175	301	184	322	193	343
176	304	185	325	194	346
177	306	186	327	195	348
178	308	187	329	196	350
179	311	188	332	197	353
180	313	189	334	198	355
181	315	190	336	199	357
182	318	191	339	200	358

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

Ships above 200 metres in length shall be dealt with by the Administration.

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 200 mètres seront fixés par l'Administration.

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 200 Metern wird von der Verwaltung festgesetzt.

Freeboard increase over tabular freeboard for Type 'B' ships, for ships with hatch covers not complying with Regulation 15 (7) or 16

Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type « B » dont les panneaux d'écouille ne sont pas conformes aux dispositions des règles 15 (7) ou 16

Freibordzuschlag zum Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ „B“, deren Lukendeckel nicht der Regel 15 Absatz 7 oder der Regel 16 entsprechen

Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)
Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)
Schiffslänge (Fuß)	Freibordzuschlag (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibordzuschlag (Zoll)
350 and below et au-dessous	2.0	510	9.6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2.9	540	10.7
390	3.3	550	11.0
400	3.7	560	11.4
410	4.2	570	11.8
420	4.7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5.8	600	12.8
450	6.4	610	13.1
460	7.0	620	13.4
470	7.6	630	13.6
480	8.2	640	13.9
490	8.7	650	14.1
500	9.2	660	14.3

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

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

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 660 pieds seront fixés par l'Administration.

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 660 Fuß wird von der Verwaltung festgesetzt.

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

11) Le franc-bord d'une allège, d'un chaland ou de tout autre navire non auto-propulsé, doit être conforme aux dispositions des présentes règles. Toutefois, les règles 25, 26 2) et 3) et 39 ne sont pas applicables aux chalands s'ils n'ont pas d'équipage. Ceux-ci, s'ils ont seulement de petites ouvertures d'accès sur le pont de franc-bord fermées par des panneaux étanches aux intempéries, en acier ou en matériau équivalent, munis de garnitures étanches, pourront bénéficier de francs-bords inférieurs de 25 pour cent à ceux calculés conformément aux présentes règles.

(11) Leichtern, Schleppkähnen oder sonstigen Schiffen ohne eigenen Antrieb wird ein Freibord gemäß diesen Regeln erteilt. Jedoch werden im Falle unbemannter Schleppkähne die Regeln 25, 26 Absätze 2 und 3 sowie Regel 39 nicht angewendet. Solchen unbemannten Schleppkähnen, die auf dem Freiborddeck nur kleine, durch wetterdichte, mit einer Dichtung versehene Deckel aus Stahl oder einem gleichwertigen Werkstoff geschlossene Zugangsöffnungen haben, können Freiborde erteilt werden, die um 25 v. H. unter den nach diesen Regeln berechneten Freiborden liegen.

Regulation 28

Freeboard Tables

Type 'A' ships

(1) The tabular freeboard for Type 'A' ships shall be determined from the following table:

Règle 28

Tables des francs-bords de base

Navires du type « A »

1) Le franc-bord de base pour les navires du type « A » est déterminé d'après la table suivante:

Regel 28

Freibordtabellen

Schiffe vom Typ „A“

(1) Der Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ „A“ wird nach folgender Tabelle bestimmt:

TABLE A

Freeboard Table for Type 'A' Ships

TABLE A

Table de franc-bord des navires du type « A »

TABELLE A

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ „A“

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
24	200	51	455	78	814
25	208	52	467	79	828
26	217	53	478	80	841
27	225	54	490	81	855
28	233	55	503	82	869
29	242	56	516	83	883
30	250	57	530	84	897
31	258	58	544	85	911
32	267	59	559	86	926
33	275	60	573	87	940
34	283	61	587	88	955
35	292	62	600	89	969
36	300	63	613	90	984
37	308	64	626	91	999
38	316	65	639	92	1 014
39	325	66	653	93	1 029
40	334	67	666	94	1 044
41	344	68	680	95	1 059
42	354	69	693	96	1 074
43	364	70	706	97	1 089
44	374	71	720	98	1 105
45	385	72	733	99	1 120
46	396	73	746	100	1 135
47	408	74	760	101	1 151
48	420	75	773	102	1 166
49	432	76	786	103	1 181
50	443	77	800	104	1 196

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
105	1 212	168	2 240	231	2 880
106	1 228	169	2 254	232	2 888
107	1 244	170	2 268	233	2 895
108	1 260	171	2 281	234	2 903
109	1 276	172	2 294	235	2 910
110	1 293	173	2 307	236	2 918
111	1 309	174	2 320	237	2 925
112	1 326	175	2 332	238	2 932
113	1 342	176	2 345	239	2 939
114	1 359	177	2 357	240	2 946
115	1 376	178	2 369	241	2 953
116	1 392	179	2 381	242	2 959
117	1 409	180	2 393	243	2 966
118	1 426	181	2 405	244	2 973
119	1 442	182	2 416	245	2 979
120	1 459	183	2 428	246	2 986
121	1 476	184	2 440	247	2 993
122	1 494	185	2 451	248	3 000
123	1 511	186	2 463	249	3 006
124	1 528	187	2 474	250	3 012
125	1 546	188	2 486	251	3 018
126	1 563	189	2 497	252	3 024
127	1 580	190	2 508	253	3 030
128	1 598	191	2 519	254	3 036
129	1 615	192	2 530	255	3 042
130	1 632	193	2 541	256	3 048
131	1 650	194	2 552	257	3 054
132	1 667	195	2 562	258	3 060
133	1 684	196	2 572	259	3 066
134	1 702	197	2 582	260	3 072
135	1 719	198	2 592	261	3 078
136	1 736	199	2 602	262	3 084
137	1 753	200	2 612	263	3 089
138	1 770	201	2 622	264	3 095
139	1 787	202	2 632	265	3 101
140	1 803	203	2 641	266	3 106
141	1 820	204	2 650	267	3 112
142	1 837	205	2 659	268	3 117
143	1 853	206	2 669	269	3 123
144	1 870	207	2 678	270	3 128
145	1 886	208	2 687	271	3 133
146	1 903	209	2 696	272	3 138
147	1 919	210	2 705	273	3 143
148	1 935	211	2 714	274	3 148
149	1 952	212	2 723	275	3 153
150	1 968	213	2 732	276	3 158
151	1 984	214	2 741	277	3 163
152	2 000	215	2 749	278	3 167
153	2 016	216	2 758	279	3 172
154	2 032	217	2 767	280	3 176
155	2 048	218	2 775	281	3 181
156	2 064	219	2 784	282	3 185
157	2 080	220	2 792	283	3 189
158	2 096	221	2 801	284	3 194
159	2 111	222	2 809	285	3 198
160	2 126	223	2 817	286	3 202
161	2 141	224	2 825	287	3 207
162	2 155	225	2 833	288	3 211
163	2 169	226	2 841	289	3 215
164	2 184	227	2 849	290	3 220
165	2 198	228	2 857	291	3 224
166	2 212	229	2 865	292	3 228
167	2 226	230	2 872	293	3 233

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
294	3 237	318	3 325	342	3 387
295	3 241	319	3 328	343	3 389
296	3 246	320	3 331	344	3 392
297	3 250	321	3 334	345	3 394
298	3 254	322	3 337	346	3 396
299	3 258	323	3 339	347	3 399
300	3 262	324	3 342	348	3 401
301	3 266	325	3 345	349	3 403
302	3 270	326	3 347	350	3 406
303	3 274	327	3 350	351	3 408
304	3 278	328	3 353	352	3 410
305	3 281	329	3 355	353	3 412
306	3 285	330	3 358	354	3 414
307	3 288	331	3 361	355	3 416
308	3 292	332	3 363	356	3 418
309	3 295	333	3 366	357	3 420
310	3 298	334	3 368	358	3 422
311	3 302	335	3 371	359	3 423
312	3 305	336	3 373	360	3 425
313	3 308	337	3 375	361	3 427
314	3 312	338	3 378	362	3 428
315	3 315	339	3 380	363	3 430
316	3 318	340	3 382	364	3 432
317	3 322	341	3 385	365	3 433

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

Ships above 365 metres in length shall be dealt with by the Administration.

Pour les navires de longueur intermédiaire, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 365 mètres seront fixés par l'Administration.

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Metern wird von der Verwaltung festgesetzt.

TABLE A

Freeboard Table for Type 'A' Ships

TABLE A

Table de franc-bord des navires du type « A »

TABELLE A

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ „A“

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)
80	8.0	170	18.3	260	32.8
90	8.9	180	19.8	270	34.6
100	9.8	190	21.3	280	36.3
110	10.8	200	22.9	290	38.0
120	11.9	210	24.5	300	39.7
130	13.0	220	26.2	310	41.4
140	14.2	230	27.8	320	43.2
150	15.5	240	29.5	330	45.0
160	16.9	250	31.1	340	46.9

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)
350	48.8	640	100.9	930	125.7
360	50.7	650	102.1	940	126.2
370	52.7	660	103.3	950	126.7
380	54.7	670	104.4	960	127.2
390	56.8	680	105.5	970	127.7
400	58.8	690	106.6	980	128.1
410	60.9	700	107.7	990	128.6
420	62.9	710	108.7	1 000	129.0
430	65.0	720	109.7	1 010	129.4
440	67.0	730	110.7	1 020	129.9
450	69.1	740	111.7	1 030	130.3
460	71.1	750	112.6	1 040	130.7
470	73.1	760	113.5	1 050	131.0
480	75.1	770	114.4	1 060	131.4
490	77.1	780	115.3	1 070	131.7
500	79.0	790	116.1	1 080	132.0
510	80.9	800	117.0	1 090	132.3
520	82.7	810	117.8	1 100	132.6
530	84.5	820	118.6	1 110	132.9
540	86.3	830	119.3	1 120	133.2
550	88.0	840	120.1	1 130	133.5
560	89.6	850	120.7	1 140	133.8
570	91.1	860	121.4	1 150	134.0
580	92.6	870	122.1	1 160	134.3
590	94.1	880	122.7	1 170	134.5
600	95.5	890	123.4	1 180	134.7
610	96.9	900	124.0	1 190	135.0
620	98.3	910	124.6	1 200	135.2
630	99.6	920	125.2		

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

Ships above 1200 feet in length shall be dealt with by the Administration.

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 1200 pieds seront fixés par l'Administration.

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 1 200 Fuß wird von der Verwaltung festgesetzt.

Type 'B' ships

(2) The tabular freeboard for Type 'B' ships shall be determined from the following table:

Navires du type «B»

2) Le franc-bord de base pour les navires du type «B» est déterminé d'après la table suivante:

Schiffe vom Typ „B“

(2) Der Tabellenfreibord für Schiffe vom Typ „B“ wird nach folgender Tabelle bestimmt:

TABLE B

Freeboard Table for Type "B" Ships

TABLE B

Table de franc-bord des navires du type «B»

TABELLE B

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ „B“

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
24	200	70	721	116	1 609
25	208	71	738	117	1 630
26	217	72	754	118	1 651
27	225	73	769	119	1 671
28	233	74	784	120	1 690
29	242	75	800	121	1 709
30	250	76	816	122	1 729
31	258	77	833	123	1 750
32	267	78	850	124	1 771
33	275	79	868	125	1 793
34	283	80	887	126	1 815
35	292	81	905	127	1 837
36	300	82	923	128	1 859
37	308	83	942	129	1 880
38	316	84	960	130	1 901
39	325	85	978	131	1 921
40	334	86	996	132	1 940
41	344	87	1 015	133	1 959
42	354	88	1 034	134	1 979
43	364	89	1 054	135	2 000
44	374	90	1 075	136	2 021
45	385	91	1 096	137	2 043
46	396	92	1 116	138	2 065
47	408	93	1 135	139	2 087
48	420	94	1 154	140	2 109
49	432	95	1 172	141	2 130
50	443	96	1 190	142	2 151
51	455	97	1 209	143	2 171
52	467	98	1 229	144	2 190
53	478	99	1 250	145	2 209
54	490	100	1 271	146	2 229
55	503	101	1 293	147	2 250
56	516	102	1 315	148	2 271
57	530	103	1 337	149	2 293
58	544	104	1 359	150	2 315
59	559	105	1 380	151	2 334
60	573	106	1 401	152	2 354
61	587	107	1 421	153	2 375
62	601	108	1 440	154	2 396
63	615	109	1 459	155	2 418
64	629	110	1 479	156	2 440
65	644	111	1 500	157	2 460
66	659	112	1 521	158	2 480
67	674	113	1 543	159	2 500
68	689	114	1 565	160	2 520
69	705	115	1 587	161	2 540

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
162	2 560	225	3 660	288	4 490
163	2 580	226	3 675	289	4 502
164	2 600	227	3 690	290	4 513
165	2 620	228	3 705	291	4 525
166	2 640	229	3 720	292	4 537
167	2 660	230	3 735	293	4 548
168	2 680	231	3 750	294	4 560
169	2 698	232	3 765	295	4 572
170	2 716	233	3 780	296	4 583
171	2 735	234	3 795	297	4 595
172	2 754	235	3 808	298	4 607
173	2 774	236	3 821	299	4 618
174	2 795	237	3 835	300	4 630
175	2 815	238	3 849	301	4 642
176	2 835	239	3 864	302	4 654
177	2 855	240	3 880	303	4 665
178	2 875	241	3 893	304	4 676
179	2 895	242	3 906	305	4 686
180	2 915	243	3 920	306	4 695
181	2 933	244	3 934	307	4 704
182	2 952	245	3 949	308	4 714
183	2 970	246	3 965	309	4 725
184	2 988	247	3 978	310	4 736
185	3 007	248	3 992	311	4 748
186	3 025	249	4 005	312	4 757
187	3 044	250	4 018	313	4 768
188	3 062	251	4 032	314	4 779
189	3 080	252	4 045	315	4 790
190	3 098	253	4 058	316	4 801
191	3 116	254	4 072	317	4 812
192	3 134	255	4 085	318	4 823
193	3 151	256	4 098	319	4 834
194	3 167	257	4 112	320	4 844
195	3 185	258	4 125	321	4 855
196	3 202	259	4 139	322	4 866
197	3 219	260	4 152	323	4 878
198	3 235	261	4 165	324	4 890
199	3 249	262	4 177	325	4 899
200	3 264	263	4 189	326	4 909
201	3 280	264	4 201	327	4 920
202	3 296	265	4 214	328	4 931
203	3 313	266	4 227	329	4 943
204	3 330	267	4 240	330	4 955
205	3 347	268	4 252	331	4 965
206	3 363	269	4 264	332	4 975
207	3 380	270	4 276	333	4 985
208	3 397	271	4 289	334	4 995
209	3 413	272	4 302	335	5 005
210	3 430	273	4 315	336	5 015
211	3 445	274	4 327	337	5 025
212	3 460	275	4 339	338	5 035
213	3 475	276	4 350	339	5 045
214	3 490	277	4 362	340	5 055
215	3 505	278	4 373	341	5 065
216	3 520	279	4 385	342	5 075
217	3 537	280	4 397	343	5 086
218	3 554	281	4 408	344	5 097
219	3 570	282	4 420	345	5 108
220	3 586	283	4 432	346	5 119
221	3 601	284	4 443	347	5 130
222	3 615	285	4 455	348	5 140
223	3 630	286	4 467	349	5 150
224	3 645	287	4 478	350	5 160

Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard (millimetres)
Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)	Schiffslänge (Meter)	Freibord (Millimeter)
351	5 170	356	5 220	361	5 268
352	5 180	357	5 230	362	5 276
353	5 190	358	5 240	363	5 285
354	5 200	359	5 250	364	5 294
355	5 210	360	5 260	365	5 303

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

Ships above 365 metres in length shall be dealt with by the Administration.

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 365 mètres seront fixés par l'Administration.

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 365 Metern wird von der Verwaltung festgesetzt.

TABLE B

Freeboard Table for Type "B" Ships

TABLE B

Table de franc-bord des navires du type « B »

TABELLE B

Freibordtabelle für Schiffe vom Typ „B“

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)
80	8.0	360	58.2	640	125.3
90	8.9	370	60.7	650	127.3
100	9.8	380	63.2	660	129.3
110	10.8	390	65.7	670	131.3
120	11.9	400	68.2	680	133.3
130	13.0	410	70.7	690	135.3
140	14.2	420	73.2	700	137.1
150	15.5	430	75.7	710	139.0
160	16.9	440	78.2	720	140.9
170	18.3	450	80.7	730	142.7
180	19.8	460	83.1	740	144.5
190	21.3	470	85.6	750	146.3
200	22.9	480	88.1	760	148.1
210	24.7	490	90.6	770	149.8
220	26.6	500	93.1	780	151.5
230	28.5	510	95.6	790	153.2
240	30.4	520	98.1	800	154.8
250	32.4	530	100.6	810	156.4
260	34.4	540	103.0	820	158.0
270	36.5	550	105.4	830	159.6
280	38.7	560	107.7	840	161.2
290	41.0	570	110.0	850	162.8
300	43.3	580	112.3	860	164.3
310	45.7	590	114.6	870	165.9
320	48.2	600	116.8	880	167.4
330	50.7	610	119.0	890	168.9
340	53.2	620	121.1	900	170.4
350	55.7	630	123.2	910	171.8

Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard (inches)
Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)	Schiffslänge (Fuß)	Freibord (Zoll)
920	173.3	1 020	187.2	1 120	199.9
930	174.7	1 030	188.5	1 130	201.2
940	176.1	1 040	189.8	1 140	202.3
950	177.5	1 050	191.0	1 150	203.5
960	178.9	1 060	192.3	1 160	204.6
970	180.3	1 070	193.5	1 170	205.8
980	181.7	1 080	194.8	1 180	206.9
990	183.1	1 090	196.1	1 190	208.1
1 000	184.4	1 100	197.3	1 200	209.3
1 010	185.8	1 110	198.6		

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

Ships above 1 200 feet in length shall be dealt with by the Administration.

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 1 200 pieds seront fixés par l'Administration.

Die Freiborde für Schiffe mit Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Der Freibord für Schiffe mit einer Länge von mehr als 1 200 Fuß wird von der Verwaltung festgesetzt.

Regulation 29

Correction to the Freeboard for Ships under 100 metres (328 feet) in length

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

$$7.5 (100 - L) (0.35 - \frac{E}{L}) \text{ millimetres}$$

where L = length of ship in metres

E = effective length of superstructure in metres as defined in Regulation 35

or

$$0.09 (328 - L) (0.35 - \frac{E}{L}) \text{ inches}$$

where L = length of ship in feet

E = effective length of superstructure in feet as defined in Regulation 35.

Règle 29

Corrections du franc-bord des navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds)

Le franc-bord de base d'un navire de type «B» de longueur L comprise entre 24 mètres (79 pieds) et 100 mètres (328 pieds) et dont la longueur effective (E) des superstructures est inférieure ou égale à 35 pour cent de la longueur du navire doit être augmenté de la quantité suivante:

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

où L est la longueur du navire en mètres,

E est la longueur effective des superstructures en mètres, telle qu'elle est définie par la règle 35,

ou

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

où L est la longueur du navire en pieds,

E est la longueur effective des superstructures en pieds, telle qu'elle est définie par la règle 35.

Regel 29

Berichtigung des Freibords bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 100 Metern (328 Fuß)

Der Tabellenfreibord für Schiffe des Typs „B“ mit einer Länge zwischen 24 Metern (79 Fuß) und 100 Metern (328 Fuß) und geschlossenen Aufbauten mit einer wirksamen Länge bis zu 35 v. H. der Schiffslänge wird wie folgt vergrößert:

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

hierbei ist L = Schiffslänge in Metern

E = wirksame Länge des Aufbaus in Metern nach Regel 35

oder

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

hierbei ist L = Schiffslänge in Fuß

E = wirksame Länge des Aufbaus in Fuß nach Regel 35.

Regulation 30

Correction for Block Coefficient

Where the block coefficient (C_b) exceeds 0.68, the tabular freeboard specified in Regulation 28 as modified, if applicable, by Regulations 27 (8), 27 (10) and 29 shall be multiplied by the factor $\frac{C_b + 0.68}{1.36}$

Règle 30

Correction pour le coefficient de remplissage

Lorsque le coefficient de remplissage (C_b) est supérieur à 0,68, le franc-bord de base défini à la règle 28 corrigé s'il y a lieu conformément aux règles 27 8), 27 10) et 29 doit être multiplié par le facteur $\frac{C_b + 0.68}{1,36}$

Regel 30

Berichtigung für Völligkeitsgrad

Ist der Völligkeitsgrad (C_b) größer als 0,68, so wird der in Regel 28 festgesetzte, gegebenenfalls gemäß Regel 27 Absätze 8 und 10 sowie Regel 29 geänderte Tabellenfreibord mit dem Faktor $\frac{C_b + 0.68}{1,36}$ multipliziert.

Regulation 31
Correction for Depth

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

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

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

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

Regulation 32
Correction for Position of Deck Line

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

Regulation 33
Standard Height of Superstructure

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

Standard height (in metres)		
L (metres)	Raised Quarter Deck	All other Super- structures
30 or less	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 or more	1,80	2,30

Règle 31
Correction de creux

1) Lorsque D est supérieur à $\frac{L}{15}$, le franc-bord est augmenté de la valeur $(D - \frac{L}{15}) R$ millimètres, où R = $\frac{L}{0,48}$ pour les longueurs inférieures à 120 mètres et 250 pour les longueurs égales ou supérieures à 120 mètres, ou bien de la valeur suivante:

$(D - \frac{L}{15}) R$ pouces, où R est égal à $\frac{L}{131,2}$ pour les longueurs inférieures à 393,6 pieds et à 3 pour les longueurs égales ou supérieures à 393,6 pieds.

2) Lorsque D est inférieur à $\frac{L}{15}$ aucune réduction n'est prévue, sauf pour les navires qui possèdent soit des superstructures fermées couvrant au moins une longueur égale à 0,6 L au milieu du navire, soit un trunk complet, soit un ensemble de superstructures fermées détachées et de trunks s'étendant sans interruption de l'avant à l'arrière, auquel cas la réduction du franc-bord est déterminée suivant la proportion prescrite au paragraphe 1 de la présente règle.

3) Lorsque la hauteur d'une superstructure ou d'un trunk est inférieure à la hauteur normale telle qu'elle est définie par la règle 33, la réduction du franc-bord doit être proportionnelle au rapport entre la hauteur réelle et la hauteur normale.

Règle 32
Correction pour la position de la ligne de pont

Lorsque le creux réel au bord supérieur de la marque de la ligne de pont est supérieur ou inférieur à D, la différence entre les creux est ajoutée au franc-bord ou en est retranchée.

Règle 33
Hauteur normale des superstructures

La hauteur normale d'une superstructure est celle qui figure sur le tableau suivant:

Hauteur normale (en mètres)		
L (mètres)	Demi- dunette	Toutes autres super- struc- tures
30 ou au-dessous	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 ou au-dessus	1,80	2,30

Regel 31
Berichtigung für Seitenhöhe

(1) Ist D größer als $\frac{L}{15}$, so wird der Freibord um $(D - \frac{L}{15}) R$ Millimeter vergrößert; hierbei ist R = $\frac{L}{0,48}$ bei einer Länge von weniger als 120 Metern und = 250 bei einer Länge von 120 Metern und darüber; oder

um $(D - \frac{L}{15}) R$ Zoll vergrößert; hierbei ist R = $\frac{L}{131,2}$ bei einer Länge von weniger als 393,6 Fuß und = 3 bei einer Länge von 393,6 Fuß und darüber.

(2) Ist D kleiner als $\frac{L}{15}$, so wird kein Abzug gemacht, ausgenommen bei Schiffen mit geschlossenem Aufbau über mindestens 0,6 L mittschiffs, bei Schiffen mit durchlaufendem Trunk oder bei Schiffen mit einer Verbindung aus freistehenden geschlossenen Aufbauten und Trunks, die sich über die gesamte Länge des Schiffes erstrecken; in diesem Fall wird der Freibord in dem in Absatz 1 vorgesehenen Verhältnis vermindert.

(3) Ist die Höhe des Aufbaus oder Trunks geringer als die Normalhöhe, so erfolgt der Abzug im Verhältnis der vorhandenen Höhe zur Normalhöhe nach Regel 33.

Regel 32
Berichtigung für die Lage des Decksstrichs

Ist die vorhandene Seitenhöhe bis zur Oberkante des Decksstrichs größer oder kleiner als D, so wird der Freibord um den Höhenunterschied vermehrt oder vermindert.

Regel 33
Normalhöhe der Aufbauten

Die Normalhöhe eines Aufbaus wird nach folgender Tabelle bestimmt:

Normalhöhe (in Metern)		
L (Meter)	Erhöhtes Quarter- deck	Alle sonstigen Auf- bauten
30 oder darunter	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 oder darüber	1,80	2,30

Standard height (in feet)			Hauteur normale (en pieds)			Normalhöhe (in Fuß)		
L (feet)	Raised Quarter Deck	All other Super- structures	L (pieds)	Demi- dunette	Toutes autres super- struc- tures	L (Fuß)	Erhöhtes Quarter- deck	Alle sonstigen Auf- bauten
98.5 or less	3.0	5.9	98,5 ou au- dessous	3,0	5,9	98,5 oder darunter	3,0	5,9
246	3.9	5.9	246	3,9	5,9	246	3,9	5,9
410 or more	5.9	7.5	410 ou au- dessus	5,9	7,5	410 oder darüber	5,9	7,5

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

Pour des longueurs intermédiaires du navire, les hauteurs normales s'obtiennent par interpolation linéaire.

Die Normalhöhe bei Schiffen mit Zwischenlängen wird durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Regulation 34

Length of Superstructure

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

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

Règle 34

Longueur des superstructures

(1) Sauf dispositions prévues dans le paragraphe 2 de la présente règle, la longueur d'une superstructure (S) est la longueur moyenne de la partie de la superstructure qui s'étend à l'intérieur de la longueur (L).

(2) Lorsque la cloison d'extrémité d'une superstructure fermée présente une courbure convexe régulière à partir des murailles de cette superstructure, on peut considérer que cette superstructure s'étend en longueur jusqu'à une cloison plane équivalente, placée à une distance égale aux deux tiers de la flèche vers l'avant ou vers l'arrière de la partie courbe de la cloison. La flèche maximale pouvant être prise en considération est égale à la moitié de la largeur de la superstructure au point de raccordement de la façade courbe avec la muraille de la superstructure.

Regel 34

Länge der Aufbauten

(1) Sofern nicht in Absatz 2 etwas anderes bestimmt wird, ist die Länge eines Aufbaus (S) die mittlere Länge der Teile des Aufbaus, die innerhalb der Länge (L) liegen.

(2) Erstreckt sich das Endschott eines geschlossenen Aufbaus in einer regelmäßigen konvexen Kurve über seinen Schnittpunkt mit den Seitenwänden des Aufbaus hinaus, so kann die Länge des Aufbaus vergrößert werden, als handle es sich um ein entsprechendes ebenes Schott. Diese Vergrößerung beträgt zwei Drittel der Längsausdehnung der Krümmung. Die Höchstkrümmung, die bei der Bestimmung dieser Vergrößerung berücksichtigt werden darf, beträgt die Hälfte der Breite des Aufbaus am Schnittpunkt des gekrümmten Schotts mit der Seitenwand des Aufbaus.

Regulation 35

Effective Length of Superstructure

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

(2) In all cases where an enclosed superstructure of standard height is set in from the sides of the ship as permitted in Regulation 3 (10), the effective length shall be the length modified by the ratio of b/Bs, where

'b' is the breadth of the superstructure at the middle of its length; and

'Bs' is the breadth of the ship at the middle of the length of the superstructure.

Where a superstructure is set in for a part of its length, this modification shall be applied only to the set in part.

Règle 35

Longueur effective des superstructures

(1) Sauf dispositions prévues dans le paragraphe 2 de la présente règle, la longueur effective (E) d'une superstructure fermée de hauteur normale est la longueur réelle de cette superstructure.

(2) Dans tous les cas où une superstructure fermée, de hauteur normale, est en retrait par rapport aux murailles, comme le permet la règle 3 (10), la longueur effective est la longueur modifiée dans le rapport b/Bs dans lequel:

« b » est la largeur de la superstructure au milieu de sa longueur, et

« Bs » est la largeur du navire au milieu de la longueur de la superstructure.

Lorsqu'une superstructure est en retrait sur une certaine partie de sa longueur, cette modification ne s'applique qu'à la partie en retrait.

Regel 35

Wirksame Länge der Aufbauten

(1) Sofern nicht in Absatz 2 etwas anderes bestimmt wird, ist die wirksame Länge (E) eines geschlossenen Aufbaus von Normalhöhe seine Länge.

(2) In allen Fällen, in denen ein geschlossener Aufbau von Normalhöhe von der Bordwand des Schiffes eingerückt ist, wie es nach Regel 3 Absatz 10 zulässig ist, ist die wirksame Länge die im Verhältnis b : Bs geänderte Länge; hierbei ist

b = Breite des Aufbaus in der Mitte seiner Länge,

Bs = Breite des Schiffes in der Mitte der Länge des Aufbaus.

Ist ein Aufbau nur über einen Teil seiner Länge eingerückt, so wird diese Änderung nur auf den eingerückten Teil angewendet.

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

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

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

3) Si la hauteur d'une superstructure fermée est inférieure à la hauteur normale, sa longueur effective est égale à sa longueur réelle réduite dans le rapport de sa hauteur réelle à la hauteur normale. Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, aucune majoration de la longueur effective ne doit être effectuée.

4) La longueur effective d'une demi-dunette terminée par une façade intacte est égale à sa longueur réelle sans qu'elle puisse dépasser 0,6 L. Si la cloison terminale n'est pas intacte, la demi-dunette est considérée comme une dunette de hauteur réduite.

5) Les superstructures non fermées sont considérées comme ayant une longueur effective nulle.

(3) Ist die Höhe eines geschlossenen Aufbaus geringer als die Normalhöhe, so gilt als wirksame Länge die im Verhältnis der vorhandenen Höhe zur Normalhöhe verminderte Länge. Ist die Höhe größer als die Normalhöhe, so wird die wirksame Länge des Aufbaus nicht vergrößert.

(4) Als wirksame Länge eines erhöhten Quarterdecks gilt, wenn es mit einem undurchbrochenen Frontschott versehen ist, seine Länge bis zu einem Höchstwert von 0,6 L. Ist das Schott durchbrochen, so wird das erhöhte Quarterdeck als Poop von geringerer als Normalhöhe behandelt.

(5) Aufbauten, die nicht geschlossen sind, haben keine wirksame Länge.

Regulation 36

Trunks

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

- (a) the trunk is at least as strong as a superstructure;
- (b) the hatchways are in the trunk deck, and the hatchway coamings and covers comply with the requirements of Regulations 13 to 16 inclusive and the width of the trunk deck stringer provides a satisfactory gangway and sufficient lateral stiffness. However, small access openings with watertight covers may be permitted in the freeboard deck;
- (c) a permanent working platform fore and aft fitted with guard rails is provided by the trunk deck, or by detached trunks connected to superstructures by efficient permanent gangways;
- (d) ventilators are protected by the trunk, by watertight covers or by other equivalent means;
- (e) open rails are fitted on the weather parts of the freeboard deck in way of the trunk for at least half their length;
- (f) the machinery casings are protected by the trunk, by a superstructure of at least standard height, or by a deckhouse of the same height and of equivalent strength;
- (g) the breadth of the trunk is at least 60 per cent of the breadth of the ship; and

Règle 36

Trunks

1) Un trunk ou toute autre construction similaire ne s'étendant pas jusqu'aux murailles du navire est considéré comme efficace sous réserve que les conditions suivantes soient respectées:

- a) il est au moins aussi solide qu'une superstructure;
- b) les écoutes sont situées sur le pont supérieur du trunk; les surbaux et panneaux d'écouille satisfont aux prescriptions des règles 13 à 16 inclusive; la gouttière du pont du trunk est assez large pour constituer une passerelle satisfaisante de rigidité convenable. Cependant de petites ouvertures d'accès munies de fermetures étanches aux intempéries peuvent être autorisées sur le pont de franc-bord;
- c) une plate-forme permanente de manœuvre, s'étendant de l'avant à l'arrière et munie de rambarde, est constituée par le pont supérieur du trunk ou par des trunks détachés reliés aux superstructures par des passerelles permanentes efficaces;
- d) les manches à air sont protégées par le trunk, par des capots étanches ou tout autre système équivalent;
- e) des rambarde sont placées sur les parties exposées du pont de franc-bord au droit du trunk sur au moins la moitié de la longueur de ces parties exposées;
- f) les encaissements des machines sont protégés par le trunk, par une superstructure de hauteur au moins égale à la hauteur normale ou par un roufle de même hauteur et de solidité équivalente;
- g) la largeur du trunk est au moins égale à 60 pour cent de la largeur du navire;

Regel 36

Trunks

(1) Ein Trunk oder ein ähnlicher Aufbau, der sich nicht bis an die Schiffseiten erstreckt, gilt als wirksam,

- a) wenn der Trunk mindestens so stark ist wie ein Aufbau;
- b) wenn die Luken auf dem Trunkdeck liegen, die Luksülle und Deckel den Regeln 13 bis 16 entsprechen und die Breite des Trunkdeckstringers eine geeignete Laufbrücke bildet und eine genügende Querstabilität ergibt. Jedoch sind kleine Zugangsöffnungen mit wasserdichten Deckeln auf dem Freiborddeck zulässig;
- c)* wenn das Trunkdeck oder freistehende Trunks, die durch geeignete feste Laufbrücken mit Aufbauten verbunden sind, eine feste, mit Schutzgeländern versehene, über die ganze Länge des Schiffes laufende Verkehrsplattform bilden;
- d) wenn die Lüfter durch den Trunk, durch wasserdichte Verschlüsse oder durch andere gleichwertige Vorrichtungen geschützt sind;
- e) wenn freiliegende Teile des Freiborddecks im Bereich des Trunks mindestens für dessen halbe Länge mit offenen Geländern versehen sind;
- f) wenn die Maschinenschächte durch den Trunk, durch einen Aufbau von mindestens normaler Höhe oder durch ein ebenso hohes und ebenso starkes Deckshaus geschützt sind;
- g) wenn die Breite des Trunks mindestens 60 v. H. der Schiffsbreite beträgt und

(h) where there is no superstructure, the length of the trunk is at least 0.6 L.

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

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

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

Regulation 37

Deduction for Superstructures and Trunks

(1) Where the effective length of superstructures and trunks is 1.0 L, the deduction from the freeboard shall be 350 millimetres at 24 metres length of ship, 860 millimetres at 85 metres length, and 1 070 millimetres at 122 metres length and above (14 inches at 79 feet length of ship, 34 inches at 279 feet length, and 42 inches at 400 feet length and above); deductions at intermediate lengths shall be obtained by linear interpolation.

(2) Where the total effective length of superstructures and trunks is less than 1.0 L the deduction shall be a percentage obtained from one of the following tables:

h) la longueur du trunk est au moins égale à 0,6 L s'il n'y a pas de superstructure.

2) La longueur effective d'un trunk efficace est égale à sa longueur totale réduite dans le rapport de sa largeur moyenne à B.

3) La hauteur normale d'un trunk est la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

4) Lorsque la hauteur d'un trunk est inférieure à la normale, sa longueur effective est réduite dans le rapport de la hauteur réelle à la hauteur normale. Lorsque la hauteur des surbaux d'écouille sur le pont supérieur du trunk est inférieure à la hauteur prescrite à la règle 15 1), la hauteur du trunk est réduite de la différence entre la hauteur réelle et la hauteur prescrite des surbaux d'écouille.

Règle 37

Déduction pour superstructures et trunks

(1) Lorsque la longueur effective des superstructures et des trunks est égale à L, la réduction du franc-bord est de 350 millimètres pour un navire de 24 mètres de long, de 860 millimètres pour un navire de 85 mètres de long et de 1 070 millimètres pour un navire de 122 mètres de long et au-dessus (14 pouces pour 79 pieds, 34 pouces pour 279 pieds et 42 pouces pour 400 pieds et au-dessus); pour des longueurs intermédiaires, les corrections s'obtiennent par interpolation linéaire.

2) Lorsque la longueur effective totale des superstructures et trunks est inférieure à L, la réduction correspond au pourcentage indiqué dans un des deux tableaux suivants:

h) wenn bei Schiffen ohne Aufbauten die Länge des Trunks mindestens 0,6 L beträgt.

(2) Die wirksame Länge eines wirkamen Trunks ist seine im Verhältnis seiner mittleren Breite zu B verminderte Gesamtlänge.

(3) Die Normalhöhe eines Trunks ist die Normalhöhe eines Aufbaus, der kein erhöhtes Quarterdeck ist.

(4) Ist die Höhe eines Trunks kleiner als die Normalhöhe, so wird seine wirksame Länge im Verhältnis der vorhandenen zur normalen Höhe vermindert. Ist die Höhe der Luksülle auf dem Trunkdeck geringer als die nach Regel 15 Absatz 1 erforderliche Höhe, so wird ein Abzug von der vorhandenen Trunkhöhe vorgenommen, der dem Unterschied zwischen der vorhandenen und der erforderlichen Süllhöhe entspricht.

Regel 37

Abzug für Aufbauten und Trunks

(1) Ist die wirksame Länge der Aufbauten und Trunks 1,0 L, so beträgt der Abzug vom Freibord bei einer Schiffslänge von 24 Metern 350 Millimeter, bei einer Länge von 85 Metern 860 Millimeter und bei einer Länge von 122 Metern und darüber 1070 Millimeter (bei einer Schiffslänge von 79 Fuß 14 Zoll, bei einer Länge von 279 Fuß 34 Zoll und bei einer Länge von 400 Fuß und darüber 42 Zoll); die Abzüge bei Zwischenlängen werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

(2) Beträgt die wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks weniger als 1,0 L, so ergibt sich der für den Abzug gültige Hundertsatz aus einer der folgenden Tabellen:

Percentage of Deduction for Type "A" ships
Pourcentage de réduction pour les navires du type « A »
Abzug in Hundertsteln bei Schiffen vom Typ „A“

			Total Effective Length of Superstructures and Trunks Longueur totale effective des superstructures et des trunks Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks										
			0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	1.0 L
Percentage of deduction for all types of superstructures	Pourcentage de réduction pour tous les types de superstructures	Abzug in Hundertsteln für alle Arten von Aufbauten	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

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

Pour les longueurs intermédiaires des superstructures les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Die Hundertsätze für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

Percentage of Deduction for Type 'B' ships
 Pourcentage de réduction pour les navires du type « B »
 Abzug in Hundertsteilen bei Schiffen vom Typ „B“

			Line Ligne Zeile	Total Effective Length of Superstructures and Trunks Longueur totale effective des superstructures et des trunks Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten und Trunks										
				0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	1.0 L
Ships with forecastle and without detachet bridge	Navires avec gail- lard et sans château détaché	Schiffe mit Back und ohne frei- stehende Brücke	I	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100
Ships with forecastle and detached bridge	Navires avec gail- lard et sans château détaché	Schiffe mit Back und freistehen- der Brücke	II	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100

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

Pour les longueurs intermédiaires de superstructures les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Die Hundertsätze für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

(3) For ships of type 'B':

- (a) Where the effective length of a bridge is less than 0.2 L, the percentages shall be obtained by linear interpolation between lines I and II.
- (b) Where the effective length of a forecastle is more than 0.4 L, the percentages shall be obtained from line II.
- (c) Where the effective length of a forecastle is less than 0.07 L, the above percentages shall be reduced by:

$$5 \times \frac{(0.07 L - f)}{0.07 L}$$

where f is the effective length of the forecastle.

3) Pour les navires du type « B »:

- a) Lorsque la longueur effective d'un château est inférieure à 0,2 L, les pourcentages sont obtenus par interpolation linéaire entre les lignes I et II.
- b) Lorsque la longueur effective d'un gaillard est supérieure à 0,4 L, les pourcentages sont tirés de la ligne II.
- c) Lorsque la longueur effective d'un gaillard est inférieure à 0,07 L, les pourcentages ci-dessus sont diminués de la quantité suivante:

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

dans laquelle f est la longueur effective du gaillard.

(3) Für Schiffe vom Typ „B“ gilt folgendes:

- a) Beträgt die wirksame Länge einer Brücke mehr als 0,2 L, so wird der Hundertsatz durch gradliniges Mitteln zwischen Zeile I und II bestimmt.
- b) Beträgt die wirksame Länge einer Back mehr als 0,4 L, so wird der Hundertsatz aus Zeile II angewendet.
- c) Beträgt die wirksame Länge einer Back weniger als 0,07 L, so werden die oben angegebenen Hundertsätze um

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

vermindert; hierbei ist f die wirksame Länge der Back.

Regulation 38

Sheer

General

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

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

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

Règle 38

Tonture

Observations générales

1) La tonture se mesure à partir du livet du pont jusqu'à une ligne de référence tracée parallèlement à la flottaison prévue passant par le point d'intersection de la perpendiculaire milieu avec la ligne de tonture.

2) Sur les navires prévus pour naviguer avec une quille inclinée, la tonture peut être mesurée par rapport à une ligne de référence parallèle à la flottaison en charge prévue.

3) Sur les navires à pont découvert et sur les navires ayant des superstructures détachées, la tonture se mesure au pont de franc-bord.

Regel 38

Sprung

Allgemeines

(1) Der Sprung wird von Seite-Deck bis zu einer Linie gemessen, die parallel zum Kiel gezogen wird und die Sprunglinie mittschiffs schneidet.

(2) Bei Schiffen, die mit Kielfall entworfen sind, wird der Sprung auf eine Parallele zur Konstruktionswasserlinie bezogen.

(3) Bei Glatdeckschiffen und bei Schiffen mit freistehenden Aufbauten wird der Sprung des Freiborddecks gemessen.

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

(5) In ships with a superstructure of standard height which extends over the whole length of the freeboard deck, the sheer shall be measured at the superstructure deck. Where the height exceeds the standard the least difference (Z) between the actual and standard heights shall be added to each end ordinate. Similarly, the intermediate ordinates at distances of $\frac{1}{6}L$ and $\frac{1}{3}L$ from each perpendicular shall be increased by 0.444 Z and 0.111 Z respectively.

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

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

4) Sur les navires dont les hauts ont des formes inhabituelles comportant un talus ou un décrochement, la tonture est évaluée d'après le creux équivalent au milieu du navire.

5) Sur les navires ayant une superstructure de hauteur normale s'étendant sur toute la longueur du pont de franc-bord, la tonture est mesurée au pont de la superstructure. Si la hauteur est supérieure à la hauteur normale, la plus faible différence (Z) entre la hauteur réelle et la hauteur normale est ajoutée à chacune des ordonnées extrêmes. De même, les ordonnées intermédiaires situées à $L/6$ et $L/3$ de chaque perpendiculaire sont augmentées respectivement de 0,444 Z et de 0,111 Z.

6) Lorsque le pont supérieur d'une superstructure fermée a au moins la même tonture que la partie exposée du pont de franc-bord il n'est pas tenu compte de la tonture de la partie couverte du pont de franc-bord.

7) Lorsqu'une dunette ou un gaillard fermés ont une hauteur normale et une tonture plus importante que celle du pont de franc-bord, ou lorsque leur hauteur est supérieure à la hauteur normale, on augmente la tonture du pont de franc-bord de la manière indiquée au paragraphe 12 de la présente règle.

(4) Bei Schiffen, deren Außenhaut im oberen Teil von ungewöhnlicher Form ist und in einer Stufe oder einem Knick verläuft, wird der Sprung auf die entsprechende Seitenhöhe mittschiffs bezogen.

(5) Bei Schiffen mit normal hohem Aufbau über die ganze Länge des Freiborddecks wird der Sprung des Aufbaudecks gemessen. Ist die Höhe größer als die Normalhöhe, so wird der geringste Unterschied (Z) zwischen der vorhandenen und der Normalhöhe zu jeder Endordinate hinzugefügt. Ebenso werden die Zwischenordinaten im Abstand von $\frac{1}{6}L$ und $\frac{1}{3}L$ von jedem Lot um 0,444 Z bzw. 0,111 Z erhöht.

(6) Hat das Deck eines geschlossenen Aufbaus mindestens denselben Sprung wie das freiliegende Freiborddeck, so wird der Sprung des gedeckten Teils des Freiborddecks nicht berücksichtigt.

(7) Ist eine geschlossene Poop oder Back von Normalhöhe mit größerem Sprung als dem des Freiborddecks oder mit größerer als der normalen Höhe vorhanden, so wird der Sprung des Freiborddecks gemäß Absatz 12 vergrößert.

Standard Sheer Profile

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

Standard Sheer Profile
(Where L is in metres)

	Station	Ordinate (in millimetres)	Factor
After half	After Perpendicular	25 $(\frac{L}{3} + 10)$	1
	$\frac{1}{6}L$ from A.P.	11.1 $(\frac{L}{3} + 10)$	3
	$\frac{1}{3}L$ from A.P.	2.8 $(\frac{L}{3} + 10)$	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	$\frac{1}{3}L$ from F.P.	5.6 $(\frac{L}{3} + 10)$	3
	$\frac{1}{6}L$ from F.P.	22.2 $(\frac{L}{3} + 10)$	3
	Forward Perpendicular	50 $(\frac{L}{3} + 10)$	1

Courbe de tonture normale

(8) Les ordonnées de la courbe de tonture normale sont données dans le tableau suivant:

Normale Sprungkurve

(8) Die Ordinaten für die normale Sprungkurve sind aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Standard Sheer Profile
(Where L is in feet)

	Station	Ordinate (in inches)	Factor
After half	After Perpendicular	0.1 $L + 10$	1
	$\frac{1}{6}L$ from A.P.	0.0444 $L + 4.44$	3
	$\frac{1}{3}L$ from A.P.	0.0111 $L + 1.11$	3
	Amidships	0	1
Forward half	Amidships	0	1
	$\frac{1}{3}L$ from F.P.	0.0222 $L + 2.22$	3
	$\frac{1}{6}L$ from F.P.	0.0888 $L + 8.88$	3
	Forward Perpendicular	0.2 $L + 20$	1

Courbe de tonture normale
(L en mètres)

	Position	Ordonnées (en millimètres)	Co- efficients
Moitié arrière	Perpendiculaire arrière	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	$\frac{1}{6} L$ à partir de la pp. AR	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{3} L$ à partir de la pp. AR	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Milieu	0	1
Moitié avant	Milieu	0	1
	$\frac{1}{3} L$ à partir de la pp. AV	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{6} L$ à partir de la pp. AV	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Perpendiculaire avant	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

Courbe de tonture normale
(L en pieds)

	Position	Ordonnées (en pouces)	Co- efficients
Moitié arrière	Perpendiculaire arrière	$0,1 L + 10$	1
	$\frac{1}{6} L$ à partir de la pp. AR	$0,0444 L + 4,44$	3
	$\frac{1}{3} L$ à partir de la pp. AR	$0,0111 L + 1,11$	3
	Milieu	0	1
Moitié avant	Milieu	0	1
	$\frac{1}{3} L$ à partir de la pp. AV	$0,0222 L + 2,22$	3
	$\frac{1}{6} L$ à partir de la pp. AV	$0,0888 L + 8,88$	3
	Perpendiculaire avant	$0,2 L + 20$	1

Normale Sprungkurve
(L in Metern)

	Lage	Ordinate (in Millimetern)	Faktor
Hintere Hälfte	Hinteres Lot	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	$\frac{1}{6} L$ vom H. L.	$11,1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{3} L$ vom H. L.	$2,8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Mittschiffs	0	1
Vordere Hälfte	Mittschiffs	0	1
	$\frac{1}{3} L$ vom V. L.	$5,6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$\frac{1}{6} L$ vom V. L.	$22,2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Vorderes Lot	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

Normale Sprungkurve
(L in Fuß)

	Lage	Ordinate (in Zoll)	Faktor
Hintere Hälfte	Hinteres Lot	$0,1 L + 10$	1
	$\frac{1}{6} L$ vom H. L.	$0,0444 L + 4,44$	3
	$\frac{1}{3} L$ vom H. L.	$0,0111 L + 1,11$	3
	Mittschiffs	0	1
Vordere Hälfte	Mittschiffs	0	1
	$\frac{1}{3} L$ vom V. L.	$0,0222 L + 2,22$	3
	$\frac{1}{6} L$ vom V. L.	$0,0888 L + 8,88$	3
	Vorderes Lot	$0,2 L + 20$	1

Measurement of Variation from Standard Sheer Profile

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

Mesure des écarts par rapport à la courbe de tonture normale

9) Lorsque la ligne de tonture diffère de la ligne de tonture normale, les quatre ordonnées de chacune des courbes des moitiés avant et arrière sont multipliées par les coefficients correspondants donnés à la dernière colonne du tableau du paragraphe 8. Le huitième de la différence entre la somme des produits ainsi obtenus et celle des produits correspondant aux valeurs normales, détermine l'insuffi-

Messen der Abweichungen vom normalen Sprung

(9) Weicht die Sprungkurve von der normalen ab, so werden die vier Ordinaten jeder Kurve in der vorderen oder hinteren Hälfte mit den in der Ordinatentabelle angegebenen entsprechenden Faktoren multipliziert. Der Unterschied zwischen der Summe der jeweiligen Produkte und der Summe der Produkte der Normalwerte geteilt durch 8 ergibt das Maß für den Unter- oder Überschuss an

or deficiency in the forward and after halves measures the excess or deficiency of sheer.

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

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

(12) Where sheer credit is given for a poop or forecastle the following formula shall be used:

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

Where s = sheer credit, to be deducted from the deficiency or added to the excess of sheer.

y = difference between actual and standard height of superstructure at the end of sheer.

L' = mean enclosed length of poop or forecastle up to a maximum length of 0.5 L.

L = length of ship as defined in Regulation 3 (1) of this Annex.

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

sance ou l'excès de tonture des moitiés avant et arrière. La moyenne arithmétique des valeurs ainsi obtenues détermine l'insuffisance ou l'excès de tonture du pont.

10) Lorsqu'il y a excès de tonture dans la moitié arrière et insuffisance de tonture dans la moitié avant, aucune réduction de franc-bord n'est accordée pour l'excès de tonture de la partie arrière et il n'est tenu compte que de l'insuffisance de tonture de la partie avant.

11) Lorsqu'il y a excès de tonture dans la moitié avant et que l'insuffisance de tonture dans la moitié arrière ne dépasse par 25 pour cent de la tonture normale, on prend en considération l'excès de tonture; lorsque l'insuffisance de tonture de la moitié arrière est supérieure à 50 pour cent de la tonture normale, il n'est pas tenu compte de l'excès de tonture à l'avant; lorsque la tonture à l'arrière se situe entre 50 pour cent et 75 pour cent de la valeur normale, des corrections intermédiaires peuvent être admises pour l'excès de tonture à l'avant.

12) Lorsqu'un supplément de tonture est accordé pour une dunette ou un gaillard, il convient d'utiliser la formule suivante:

$$s = \frac{1}{3} y \frac{L'}{L} \text{ dans laquelle:}$$

s = supplément de tonture à déduire de l'insuffisance de tonture ou à ajouter à l'excès de tonture;

y = différence entre la hauteur réelle et la hauteur normale de la superstructure à l'extrémité de la ligne de tonture;

L' = longueur moyenne de la partie fermée de la dunette ou du gaillard, sans dépasser 0,5 L;

L = longueur du navire définie à la règle 3 1) de la présente Annexe.

La formule ci-dessus donne une courbe ayant la forme d'une parabole tangente à la courbe de tonture réelle du pont de franc-bord et coupant l'ordonnée extrême en un point situé au-dessous du pont de superstructure, à une distance de ce pont égale à la hauteur normale d'une superstructure. Le pont de superstructure ne doit en aucun point se trouver à une hauteur au-dessus de cette courbe plus faible que la hauteur normale de superstructure. Cette courbe doit être utilisée pour la détermination de la ligne de tonture des moitiés avant et arrière du navire.

Sprung in der vorderen oder hinteren Hälfte. Das arithmetische Mittel dieser Werte ergibt das Maß für den größeren oder kleineren Sprung.

(10) Verläuft die hintere Hälfte der Sprungkurve höher und die vordere Hälfte tiefer als normal, so wird für den Teil mit größerem Sprung keine Vergünstigung gewährt; es wird lediglich der kleinere Sprung berücksichtigt.

(11) Verläuft die vordere Hälfte der Sprungkurve höher als normal und die hintere Hälfte nicht tiefer als 75 v. H. des normalen Sprungs, so wird für den Teil mit größerem Sprung eine Vergünstigung gewährt; verläuft die hintere Hälfte der Sprungkurve tiefer als 50 v. H. des normalen Sprungs, so wird für den größeren Sprung vorn keine Vergünstigung gewährt. Verläuft die Sprungkurve im Hinterschiff zwischen 50 und 75 v. H. des normalen Sprungs, so können entsprechende Abzüge für den größeren Sprung im Vorschiff gewährt werden.

(12) Bei Gewährung einer Sprungvergünstigung für eine Poop oder Back findet folgende Formel Anwendung:

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

Hierbei ist s = Sprungvergünstigung, die vom Sprungunterschluß abgezogen oder zum Sprungüberschuß hinzugezählt wird,

y = Differenz zwischen vorhandener und normaler Höhe des Aufbaus am Ende des Sprungs,

L' = mittlere Länge des geschlossenen Teils der Poop oder Back bis zu einer Höchstlänge von 0,5 L,

L = Länge des Schiffes nach Regel 3 Absatz 1.

Diese Formel ergibt eine Kurve in Form einer Parabel, welche die tatsächliche Sprungkurve auf dem Freiborddeck berührt und die Endordinate in einem Punkt unterhalb des Aufbaudecks schneidet, dessen Abstand der Normalhöhe eines Aufbaus entspricht. Das Aufbaudeck darf an keiner Stelle niedriger als die Normalhöhe über dieser Kurve liegen. Diese Kurve wird zur Bestimmung des Sprungs für die vordere und hintere Hälfte des Schiffes verwendet.

**Correction for Variations
from Standard Sheer Profile**

(13) The correction for sheer shall be the deficiency or excess of sheer (see paragraphs (9) to (12) inclusive of this Regulation), multiplied by

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

where S is the total length of enclosed superstructures.

Addition for Deficiency in Sheer

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

Deduction for Excess Sheer

(15) In ships where an enclosed superstructure covers 0,1 L before and 0,1 L abaft amidships, the correction for excess of sheer as calculated under the provisions of paragraph (13) of this Regulation shall be deducted from the freeboard; in ships where no enclosed superstructure covers amidships, no deduction shall be made from the freeboard; where an enclosed superstructure covers less than 0,1 L before and 0,1 L abaft amidships, the deduction shall be obtained by linear interpolation. The maximum deduction for excess sheer shall be at the rate of 125 millimetres per 100 metres of length (1½ inches per 100 feet of length).

Regulation 39
Minimum Bow Height

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

for ships below 250 metres in length,

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

for ships of 250 metres and above in length,

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

where L is the length of the ship in metres,

C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0,68

Or,

for ships below 820 feet in length,

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

**Correction pour écarts par rapport
à la ligne de tonture normale**

(13) La correction pour la tonture est égale à l'insuffisance ou à l'excès de tonture (voir paragraphes 9 à 12 de la présente règle), multiplié par le facteur

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

S étant la longueur totale des superstructures fermées.

**Augmentation pour insuffisance de
tonture**

(14) Lorsque la tonture est moindre que la tonture normale, la correction pour insuffisance de tonture (voir paragraphe 13 de la présente règle) s'ajoute au franc-bord.

Déduction pour excès de tonture

(15) Dans les navires dont la superstructure fermée couvre 0,1 L en avant du milieu et 0,1 L en arrière du milieu, la correction pour excès de tonture calculée d'après les dispositions du paragraphe 11 de la présente règle, est déduite du franc-bord; dans les navires dont aucune superstructure fermée ne couvre le milieu, le franc-bord ne subit aucune déduction; lorsqu'une superstructure fermée couvre moins de 0,1 L en avant du milieu et moins de 0,1 L en arrière du milieu, la déduction s'obtient par interpolation linéaire. La déduction maximum pour excès de tonture est de 125 millimètres par 100 mètres de longueur (1½ pouce par 100 pieds de longueur).

Règle 39
Hauteur minimale d'étrave

(1) La hauteur d'étrave est définie comme la distance verticale au droit de la perpendiculaire avant, entre la flottaison correspondant au franc-bord d'été assigné et à l'assiette prévue et le livet en abord du pont découvert. Cette hauteur ne doit pas être inférieure aux valeurs données par les formules suivantes:

pour les navires de moins de 250 mètres de longueur:

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

pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 250 mètres:

$$7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ millimètres;}$$

L est la longueur du navire en mètres, et

C_b est le coefficient de remplissage dont la valeur ne doit pas être prise inférieure à 0,68;

ou bien,

pour les navires de moins de 820 pieds de longueur:

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

**Berichtigung für Abweichungen
vom normalen Sprung**

(13) Die Sprungberichtigung ist der Über- oder Unterschub an Sprung (s. Absätze 9 bis 12), multipliziert mit

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

hierbei ist S die Gesamtlänge der geschlossenen Aufbauten.

Zuschlag für kleineren Sprung

(14) Ist der Sprung kleiner als normal, so wird die Berichtigung für diesen kleineren Sprung (s. Absatz 13) dem Freibord zugeschlagen.

Abzug für größeren Sprung

(15) Bei Schiffen, auf denen sich ein geschlossener Aufbau über 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte erstreckt, wird die Berichtigung für größeren Sprung gemäß Absatz 13 vom Freibord abgezogen; bei Schiffen ohne geschlossenen Aufbau auf dem Mittelschiff wird kein Abzug vom Freibord vorgenommen; bei Schiffen, auf denen ein geschlossener Aufbau sich über eine geringere Länge als 0,1 L vor und 0,1 L hinter der Schiffsmitte erstreckt, wird der Abzug durch gradliniges Mitteln bestimmt. Der Höchstabzug für größeren Sprung beträgt 125 Millimeter je 100 Meter Länge (1½ Zoll je 100 Fuß Länge).

Regel 39
Mindestbughöhe

(1) Als Bughöhe gilt der senkrechte Abstand am vorderen Lot zwischen der dem erteilten Sommerfreibord und dem Konstruktionsstrich entsprechenden Wasserlinie und der Oberkante des freiliegenden Decks an der Schiffsseite; die Mindestbughöhe beträgt

bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 250 Metern

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

bei Schiffen mit einer Länge von 250 Metern und darüber

$$7000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ Millimeter;}$$

hierbei ist L die Schiffslänge in Metern,

C_b der Völligkeitsgrad, der mit mindestens 0,68 einzusetzen ist;

oder

bei Schiffen mit einer Länge von weniger als 820 Fuß

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

for ships of 820 feet and above in length,

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

where L is the length of the ship in feet,

C_b is the block coefficient which is to be taken as not less than 0,68.

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

- (a) for ships not over 100 metres (328 feet) in length it shall be enclosed as defined in Regulation 3 (10), and
- (b) for ships over 100 metres (328 feet) in length it need not comply with Regulation 3 (10) but shall be fitted with closing appliances to the satisfaction of the Administration.

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

Regulation 40

Minimum Freeboards

Summer Freeboard

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

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

pour les navires de 820 pieds au minimum:

$$275,6 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ pouces;}$$

L est la longueur du navire en pieds, et

C_b est le coefficient de remplissage dont la valeur ne doit pas être prise inférieure à 0,68.

2) Lorsque la hauteur d'étrave prévue au paragraphe 1 de la présente règle est obtenue grâce à la tonture, celle-ci doit s'étendre sur 15 pour cent au moins de la longueur du navire mesurée à partir de la perpendiculaire avant. Lorsqu'elle est obtenue grâce à l'existence d'une superstructure, cette dernière doit s'étendre de l'étrave à un point situé au moins à 7 pour cent de L en arrière de la perpendiculaire avant, et doit satisfaire aux conditions suivantes:

- a) sur les navires d'une longueur inférieure ou égale à 100 mètres (328 pieds), il doit être fermé conformément aux dispositions de la règle 3 (10);
- b) sur les navires d'une longueur supérieure à 100 mètres (328 pieds), il n'est pas nécessaire qu'il soit conforme aux dispositions de la règle 3 (10) mais il doit être muni de dispositifs de fermeture donnant satisfaction à l'Administration.

3) L'Administration peut accorder des dérogations lorsque des conditions exceptionnelles d'exploitation du navire ne lui permettent pas de se conformer aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de la présente règle.

Règle 40

Francs-bords minimaux

Franc-bord d'été

1) Le franc-bord minimal d'été est le franc-bord tiré des tableaux appropriés de la règle 28 assorti des corrections mentionnées dans la règle 27 dans la mesure où elle s'applique, les règles 29, 30, 32, 37 et 38 et, s'il y a lieu, la règle 39 de la présente Annexe.

2) Le franc-bord en eau salée, calculé conformément au paragraphe 1 de la présente règle, mais sans la correction pour la position de la ligne de pont prévue à la règle 32, ne doit pas être inférieur à 50 millimètres (2 pouces). Pour les navires dont les écoutes situées sur les parties exposées du pont de franc-bord sont munies de panneaux ne répondant pas aux prescriptions des règles 15 (7), 16 ou 26, ce franc-bord ne doit pas être inférieur à 150 millimètres (6 pouces).

bei Schiffen mit einer Länge von 820 Fuß und darüber

$$275,6 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ Zoll;}$$

hierbei ist L die Schiffslänge in Fuß,

C_b der Völligkeitsgrad, der mit mindestens 0,68 einzusetzen ist.

(2) Wird die nach Absatz 1 erforderliche Bughöhe durch Sprung erreicht, so muß sich dieser über mindestens 15 v. H. der Schiffslänge vom vorderen Lot aus erstrecken. Wird sie durch einen Aufbau erreicht, so muß sich dieser vom Vorsteven bis zu einem Punkt erstrecken, der mindestens 0,07 L hinter dem vorderen Lot liegt, und die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a) bei Schiffen bis zu 100 Metern (328 Fuß) Länge muß er gemäß Regel 3 Absatz 10 geschlossen sein;
- b) bei Schiffen von mehr als 100 Metern (328 Fuß) Länge braucht er der Regel 3 Absatz 10 nicht zu entsprechen, muß jedoch mit Verschlüssen versehen sein, die den Anforderungen der Verwaltung entsprechen.

(3) Für Schiffe, die wegen ihrer außergewöhnlichen Betriebsbedingungen die Erfordernisse der Absätze 1 und 2 nicht erfüllen können, kann die Verwaltung Abweichungen zulassen.

Regel 40

Mindestfreiborde

Sommerfreibord

(1) Der Mindest-Sommerfreibord ist der aus den Tabellen in Regel 28 abgeleitete und nach den Regeln 29, 30, 31, 32, 37, 38 und gegebenenfalls nach den Regeln 27 und 39 berichtigte Freibord.

(2) Der Freibord in Seewasser, berechnet nach Absatz 1, aber ohne die in Regel 32 vorgesehene Berichtigung für den Decksstrich, muß mindestens 50 Millimeter (2 Zoll) betragen. Bei Schiffen, die im Bereich 1 Luken aufweisen, deren Deckel nicht den Erfordernissen der Regel 15 Absatz 7, der Regel 16 oder 26 entsprechen, muß der Freibord mindestens 150 Millimeter (6 Zoll) betragen.

Tropical Freeboard

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

(4) The freeboard in salt water, as calculated in accordance with paragraph (1) of this Regulation, but without the correction for deck line, as provided by Regulation 34, shall not be less than 50 millimetres (2 inches). For ships having in position 1 hatchways with covers which do not comply with the requirements of Regulations 15 (7), 16 or 26, the freeboard shall be not less than 150 millimetres (6 inches).

Winter Freeboard

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

Winter North Atlantic Freeboard

(6) The minimum freeboard for ships of not more than 100 metres (328 feet) in length which enter any part of the North Atlantic defined in Regulation 52 (Annex II), during the winter seasonal period shall be the winter freeboard plus 50 millimetres (2 inches). For other ships, the Winter North Atlantic Freeboard shall be the winter freeboard.

Fresh Water Freeboard

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

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

where Δ = displacement in salt water in tons at the summer load waterline

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

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

Franc-bord tropical

3) Le franc-bord minimal dans la zone tropicale s'obtient en déduisant du franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ ème du tirant d'eau d'été mesuré à partir du dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

4) Le franc-bord en eau salée, calculé conformément au paragraphe 1 de la présente règle, mais sans la correction pour la position de la ligne de pont prévue à la règle 32 ne doit pas être inférieur à 50 millimètres (2 pouces). Pour les navires dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux ne répondant pas aux prescriptions des règles 15 7), 16 ou 26, ce franc-bord ne doit pas être inférieur à 150 millimètres (6 pouces).

Franc-bord d'hiver

5) Le franc-bord minimal d'hiver s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été $\frac{1}{48}$ ème du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

Franc-bord d'hiver dans l'Atlantique nord

6) Le franc-bord minimal des navires ne dépassant pas 100 mètres (328 pieds) de longueur qui naviguent, pendant la période saisonnière d'hiver, dans une partie quelconque de la région définie à la règle 52 de l'Annexe II est égal au franc-bord d'hiver augmenté de 50 millimètres (2 pouces). Pour les autres navires, il est égal au franc-bord d'hiver.

Franc-bord en eau douce

7) Le franc-bord minimal en eau douce de densité égale à 1 s'obtient en déduisant du franc-bord minimal en eau salée la valeur suivante:

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ centimètres (pouces) où}$$

Δ = déplacement en eau salée, en tonnes, à la flottaison en charge d'été;

T = tonne par centimètre (ou par pouce) d'immersion en eau salée, à la flottaison en charge d'été.

8) Lorsque le déplacement à la flottaison en charge d'été ne peut être déterminé de façon certaine, la déduction doit être égale à $\frac{1}{48}$ ème du tirant d'eau d'été mesuré depuis le dessus de quille jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

Tropenfreibord

(3) Der Mindestfreibord in der Tropenzone ist der Freibord, der sich durch Verminderung des Sommerfreibords um $\frac{1}{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Ringes der Freibordmarke, ergibt.

(4) Der Freibord in Seewasser, berechnet nach Absatz 1, aber ohne die in Regel 34 vorgesehene Berichtigung für den Decksstrich, muß mindestens 50 Millimeter (2 Zoll) betragen. Bei Schiffen, die im Bereich 1 Luken haben, deren Deckel nicht den Erfordernissen der Regel 15 Absatz 7, der Regel 16 oder 26 entsprechen, muß der Freibord mindestens 150 Millimeter (6 Zoll) betragen.

Winterfreibord

(5) Der Mindest-Winterfreibord ist der Freibord, der sich durch Vergrößerung des Sommerfreibords um $\frac{1}{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Ringes der Freibordmarke, ergibt.

Winter-Nordatlantik-Freibord

(6) Der Mindestfreibord für Schiffe von höchstens 100 Metern (328 Fuß) Länge, die während der Winterjahreszeit irgendeinen Teil des Nordatlantiks, wie er in Regel 52 (Anlage II) bestimmt ist, befahren, ist gleich dem Winterfreibord zuzüglich 50 Millimeter (2 Zoll). Für andere Schiffe ist der Winter-Nordatlantik-Freibord gleich dem Winterfreibord.

Frischwasser-Freibord

(7) Der Mindestfreibord in Frischwasser von Einheitswichte ergibt sich durch Verminderung des Mindestfreibords in Seewasser um

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ Zentimeter (Zoll);}$$

hierbei ist Δ = Verdrängung in Seewasser in Tonnen auf der Sommerladelinie,

T = Tonnen je Zentimeter (Zoll) Tiefertauchung in Seewasser auf der Sommerladelinie

(8) Läßt sich die Verdrängung auf der Sommerladelinie nicht genau feststellen, so beträgt der Abzug $\frac{1}{48}$ des Sommertiefgangs, gemessen von der Oberkante des Kiels bis zum Mittelpunkt des Ringes der Freibordmarke.

Chapter IV**Special Requirements
for Ships assigned Timber
Freeboards****Regulation 41****Application of this Chapter**

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

Regulation 42**Definitions**

(1) Timber Deck Cargo. The term "timber deck cargo" means a cargo of timber carried on an uncovered part of a freeboard or superstructure deck. The term does not include wood pulp or similar cargo.

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

Regulation 43**Construction of Ship****Superstructure**

(1) Ships shall have a forecastle of at least standard height and a length of at least 0.07 L. In addition, if the ship is less than 100 metres (328 feet) in length, a poop of at least standard height, or a raised quarter deck with either a deckhouse or a strong steel hood of at least the same total height shall be fitted aft.

Double Bottom Tanks

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

Chapitre IV**Prescriptions particulières
aux navires auxquels est assigné
un franc-bord
pour transport de bois en pontée****Règle 41****Champ d'application du présent
chapitre**

Les règles 42 à 45 incluse s'appliquent uniquement aux navires auxquels sont assignés des francs-bords pour transport de bois.

Règle 42**Définitions**

1) Chargement de bois en pontée. L'expression « chargement de bois en pontée » signifie un chargement de bois transporté sur une partie non couverte d'un pont de franc-bord ou d'un pont de superstructure. Cette expression ne comprend ni les chargements de pulpe de bois ni les chargements similaires.

2) Ligne de charge pour transport de bois en pontée. Un chargement de bois en pontée peut être considéré comme donnant au navire une certaine flottabilité supplémentaire et une meilleure défense contre la mer. C'est pourquoi les navires transportant des chargements de bois en pontée peuvent être autorisés à bénéficier d'un franc-bord réduit calculé comme indiqué à la règle 45 et marqué suivant les dispositions de la règle 6 (3) et 4). Toutefois, pour que cette ligne de charge spéciale puisse être attribuée et utilisée, il est nécessaire que la pontée en bois remplisse un certain nombre de conditions indiquées à la règle 44 et que le navire lui-même satisfasse à certaines conditions de construction indiquées à la règle 43.

Règle 43**Construction du navire****Superstructure**

1) Le navire doit avoir un gaillard dont la hauteur soit au moins égale à la hauteur normale et la longueur au moins égale à 0,07 L. De plus, tout navire dont la longueur est inférieure à 100 mètres (328 pieds) doit avoir à l'arrière une dunette ayant au moins la hauteur normale ou une demi-dunette surmontée d'un roufle ou d'un capot solide en acier, l'ensemble atteignant au moins cette même hauteur totale.

Ballaste de double fond

2) Les ballasts de double fond situés dans la demi-longueur du navire au milieu doivent avoir un cloisonnement longitudinal convenable étanche.

Kapitel IV**Besondere Vorschriften für Schiffe,
denen ein Holzfribord erteilt ist****Regel 41****Anwendungsbereich dieses Kapitels**

Die Regeln 42 bis 45 finden nur auf Schiffe Anwendung, denen ein Holzfribord erteilt worden ist.

Regel 42**Begriffsbestimmungen**

(1) Holzdeckslast. Der Ausdruck „Holzdeckslast“ bezeichnet eine Holzladung, die auf einem freiliegenden Teil eines Fribord- oder Aufbaudecks befördert wird. Der Ausdruck umfaßt nicht Holzmasse oder eine ähnliche Ladung.

(2) Holzlademarke. Es kann davon ausgegangen werden, daß eine Holzdeckslast einem Schiff einen gewissen zusätzlichen Auftrieb und einen besseren Schutz gegen die See verleiht. Aus diesem Grund kann Schiffen mit einer Holzdeckslast eine Verminderung des nach Regel 45 errechneten und nach Regel 6 Absätze 3 und 4 an den Schiffsseiten angemerkten Fribords zugestanden werden. Damit ein solcher Sonderfribord gewährt und ausgenutzt werden kann, muß jedoch die Holzdeckslast bestimmte, in Regel 44 festgesetzte Voraussetzungen erfüllen; ferner muß das Schiff selbst hinsichtlich seiner Bauart bestimmte, in Regel 43 aufgeführte Bedingungen erfüllen.

Regel 43**Bauart des Schiffes****Aufbau**

(1) Das Schiff muß eine Back von mindestens normaler Höhe und einer Länge von mindestens 0,07 L haben. Außerdem muß es, wenn es weniger als 100 Meter (328 Fuß) lang ist, eine Poop von mindestens normaler Höhe oder ein erhöhtes Quarterdeck mit einem Deckshaus oder einer starken stählernen Ruderkappe von mindestens derselben Gesamthöhe auf dem hinteren Teil haben.

Doppelbodentanks

(2) Auf halber Schiffslänge im Mittelschiff angeordnete Doppelbodentanks müssen eine ausreichende wasserdichte Längsunterteilung aufweisen.

Bulwarks

(3) The ship shall be fitted either with permanent bulwarks at least 1 metre (39½ inches) in height, specially stiffened on the upper edge and supported by strong bulwark stays attached to the deck and provided with necessary freeing ports, or with efficient rails of the same height and of specially strong construction.

Regulation 44**Stowage****General**

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

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

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

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

Uprights

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

Lashings

(6) Timber deck cargo shall be efficiently secured throughout its length by independent over-all lashings spaced not more than 3 metres (9,8 feet) apart. Eye plates for these lashings shall be efficiently attached to the sheer strake or to the deck stringer plate at intervals of not more than 3 metres (9,8 feet). The distance from an end bulkhead of a super-

Pavois

3) le navire doit être muni, soit de pavois fixes d'une hauteur au moins égale à 1 mètre (39½ pouces), spécialement renforcés à la partie supérieure, supportés par de solides jambettes fixées au pont et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambardes efficaces de même hauteur et de construction particulièrement robuste.

Règle 44**Arrimage****Généralités**

1) Les ouvertures dans le pont exposé sur lesquelles la pontée est arrimée doivent être soigneusement fermées et assujetties. Les manches à air doivent être efficacement protégées.

2) Les chargements de bois en pontée doivent s'étendre au moins sur toute la longueur disponible, c'est-à-dire la longueur totale du ou des puits entre superstructures. S'il n'y a pas de superstructure à l'extrémité arrière, la pontée doit s'étendre au moins jusqu'à l'extrémité arrière de l'écouille située le plus en arrière. La pontée doit être arrimée aussi solidement que possible au moins jusqu'à une hauteur égale à la hauteur normale d'une superstructure.

3) A bord d'un navire naviguant en hiver dans une zone d'hiver périodique, la hauteur de la pontée au-dessus du pont exposé ne doit pas dépasser un tiers de la plus grande largeur du navire.

4) Le chargement de bois en pontée doit être arrimé de façon compacte, amarré et assujetti. Il ne doit gêner en aucune façon la navigation et l'exploitation du navire.

Montants

5) Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent avoir une résistance appropriée compte tenu de la largeur du navire; leur écartement doit être en rapport avec la longueur et le type du bois transporté, mais ne doit pas dépasser 3 mètres (9,8 pieds). Des robustes cornières ou des sabots métalliques efficacement fixés à la tôle gouttière ou tout autre dispositif aussi efficace doivent être prévus pour maintenir les montants.

Saisines

6) La pontée doit être efficacement fixée sur toute sa longueur par des saisines traversières indépendantes les unes des autres, et dont l'écartement ne dépasse pas 3 mètres (9,8 pieds). Les pitons à œil prévus pour ces saisines doivent être efficacement fixés au carreau ou à la tôle gouttière à des intervalles de 3 mètres (9,8 pieds) au maximum. La distance

Schanzkleid

(3) Das Schiff muß entweder mit einem festen Schanzkleid von mindestens 1 Meter (39½ Zoll) Höhe, das an der Oberkante besonders versteift und durch starke, am Deck befestigte Schanzkleidstützen abgestützt ist und die erforderlichen Wasserpforten aufweist, oder mit einem wirksamen Geländer von gleicher Höhe und besonders starker Bauart versehen sein.

Regel 44**Stauung****Allgemeines**

(1) Öffnungen im Wetterdeck, über denen Ladung gestaut ist, müssen sicher verschlossen und verschalkt sein. Lüfter müssen wirksam geschützt sein.

(2) Holzdeckslast muß sich über mindestens die gesamte verfügbare Länge erstrecken, d. h. die Gesamtlänge der Well oder Wells zwischen den Aufbauten. Ist am hinteren Ende kein abschließender Aufbau vorhanden, so muß sich das Holz mindestens bis zur hinteren Kante der hintersten Luke erstrecken. Das Holz ist möglichst dicht, mindestens bis zur normalen Höhe des Aufbaus, zu stauen.

(3) Auf einem Schiff, das sich im Winter im Bereich einer jahreszeitlichen Winterzone befindet, darf die Höhe der Deckslast über dem Wetterdeck ein Drittel der größten Schiffsbreite nicht überschreiten.

(4) Jede Holzdeckslast muß fest gestaut, gelascht und gesichert sein. Sie darf die Schiffsführung und den erforderlichen Betrieb des Schiffes in keiner Weise behindern.

Stützen

(5) Sind wegen der Art des Holzes Stützen erforderlich, so müssen diese von ausreichender Stärke im Verhältnis zur Schiffsbreite sein; die Abstände zwischen den Stützen müssen der Länge und der Art des mitgeführten Holzes entsprechen, dürfen jedoch nicht mehr als 3 Meter (9,8 Fuß) betragen. Es müssen starke Winkel oder Metallspuren oder ebenso geeignete Vorrichtungen zur Befestigung der Stützen vorhanden sein.

Laschungen

(6) Holzdeckslast muß über ihre ganze Länge durch unabhängige Querlaschungen in Abständen von höchstens 3 Metern (9,8 Fuß) wirksam gesichert werden. Die Augplatten für diese Laschungen müssen am Scherengang oder an der Deckstringerplatte in Abständen von höchstens 3 Metern (9,8 Fuß) wirksam angebracht werden. Die Entfernung von einem Endschnitt

structure to the first eye plate shall be not more than 2 metres (6.6 feet). Eye plates and lashings shall be provided 0.6 metres (23 $\frac{1}{2}$ inches) and 1.5 metres (4.9 feet) from the ends of timber deck cargoes where there is no bulkhead.

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

(8) When timber is in lengths less than 3.6 metres (11.8 feet) the spacing of the lashings shall be reduced or other suitable provisions made to suit the length of timber.

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

Stability

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

Protection of Crew, Access to Machinery Spaces, etc.

(11) In addition to the requirements of Regulation 25 (5) of this Annex guardrails or life lines spaced not more than 33 centimetres (13 inches) apart vertically shall be provided on each side of the deck cargo to a height of at least 1 metre (39 $\frac{1}{2}$ inches) above the cargo.

Steering Arrangements

(12) Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.

Regulation 45

Computation for Freeboard

(1) The minimum summer freeboards are computed in accordance with Regulations 27 (5), 27 (6), 27 (11), 28,

entre une cloison d'extrémité de superstructures et le premier piton à œil ne doit pas dépasser 2 mètres (6,6 pieds). Des pitons à œil et des saisines doivent être prévus à 0,6 mètre (23 $\frac{1}{2}$ pouces) et 1,5 mètre (4,9 pieds) des extrémités de la pontée lorsqu'il n'y a pas de cloison.

(7) Les saisines doivent être constituées par une chaîne à mailles serrées d'au moins 19 millimètres ($\frac{3}{4}$ pouce) ou par un filin d'acier de résistance équivalente; elles doivent être pourvues de crocs à échappement et de ridoirs toujours accessibles. Une courte chaîne à mailles longues doit être prévue pour les saisines en filin d'acier afin d'en régler la longueur.

(8) Lorsque la longueur des pièces de bois est inférieure à 3,6 mètres (11,8 pieds), l'écartement des saisines doit être réduit ou d'autres dispositions appropriées doivent être prises en fonction de cette longueur.

(9) Tous les dispositifs exigés pour la fixation des saisines doivent avoir une résistance qui corresponde à celle de ces saisines.

Stabilité

(10) Une marge suffisante de stabilité doit être prévue pour tous les stades du voyage, compte tenu des augmentations de poids, telles que celles qui résultent d'une absorption d'eau par la cargaison et du givrage, ainsi que des pertes de poids provenant de la consommation du combustible et des approvisionnements.

Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, etc.

(11) En sus des prescriptions de la règle 25 5) de la présente Annexe, des garde-corps ou des filières de sécurité établis avec un écartement vertical maximum de 33 cm (13 pouces) doivent être installés de chaque côté de la pontée jusqu'à une hauteur d'au moins un mètre (39 pouces) au-dessus de la cargaison.

Appareils à gouverner

(12) Les appareils à gouverner doivent être efficacement protégés contre tout dommage provoqué par la cargaison et être accessibles dans toute la mesure du possible. Des dispositions efficaces doivent être prises pour permettre de gouverner en cas d'avarie des appareils à gouverner principaux.

Règle 45

Calcul du franc-bord

(1) Les francs-bords minimaux d'été calculés suivant les prescriptions des règles 27 5), 6) et 11), 28, 29, 30, 31,

eines Aufbaus bis zur ersten Augplatte darf nicht mehr als 2 Meter (6,6 Fuß) betragen. Ist kein Schott vorhanden, so müssen die Augplatten und Laschungen 0,6 Meter (23 $\frac{1}{2}$ Zoll) und 1,5 Meter (4,9 Fuß) von den Enden der Holzdeckslast entfernt angebracht sein.

(7) Die Laschungen müssen aus kurzgliedrigen Ketten von mindestens 19 Millimeter ($\frac{3}{4}$ Zoll) Durchmesser oder aus gleich starkem biegsamen Stahldraht mit Sliphaken und Spannschrauben bestehen, die jederzeit erreichbar sein müssen. Stahldrahtlaschungen müssen mit einem kurzen Stück langgliedriger Kette versehen sein, damit sich die Länge der Laschungen regeln läßt.

(8) Ist das Holz weniger als 3,6 Meter (11,8 Fuß) lang, so ist der Abstand der Laschungen der Holzlänge entsprechend zu verringern, oder es sind andere geeignete Vorkehrungen zu treffen.

(9) Die Festigkeit aller zur Sicherung der Laschungen dienenden Vorrichtungen muß der Festigkeit der Laschungen entsprechen.

Stabilität

(10) Es ist Vorsorge zu treffen, daß während des gesamten Verlaufs der Reise ein ausreichender Betrag an Stabilität vorhanden ist, wobei Gewichtszunahmen, z. B. durch das Aufsaugen von Wasser und durch Vereisung, und Gewichtsverluste, z. B. durch den Verbrauch von Treibstoff und Vorräten, zu berücksichtigen sind.

Schutz der Besatzung, Zugang zu den Maschinenräumen usw.

(11) Zusätzlich zu den Erfordernissen der Regel 25 Absatz 5 sind auf jeder Seite der Decksladung bis zu einer Höhe von mindestens 1 Meter (39 $\frac{1}{2}$ Zoll) über der Ladung Schutzgeländer oder Strecktaue in senkrechten Abständen von höchstens 33 Zentimetern (13 Zoll) vorzusehen.

Steuereinrichtungen

(12) Die Steuereinrichtungen sind gegen Beschädigung durch Ladung wirksam zu schützen und müssen, soweit durchführbar, zugänglich sein. Eine wirksame Notsteuerung ist für den Fall vorzusehen, daß die Hauptsteuerung versagt.

Regel 45

Errechnung des Freibords

(1) Der Mindest-Sommerfreibord wird nach Regel 27 Absätze 5, 6 und 11 und den Regeln 28, 29, 30, 31, 32, 37 und 38

29, 30, 31, 32, 37 and 38, except that Regulation 37 is modified by substituting the following percentages for those given in Regulation 37:

32, 37 et 38. Toutefois, il y a lieu de remplacer les pourcentages donnés dans la règle 37 par les suivants:

errechnet, wobei jedoch Regel 37 durch Einsetzen der folgenden Hundertsätze für die in Regel 37 angegebenen geändert wird:

			Total Effective Length of Superstructures Longueur effective totale des superstructures Wirksame Gesamtlänge der Aufbauten										
			0	0.1 L	0.2 L	0.3 L	0.4 L	0.5 L	0.6 L	0.7 L	0.8 L	0.9 L	1.0 L
Percentage of deduction for all types of super-structure	Déduction pour tous les types de super-structures (en pourcentage)	Abzug in Hundert-steln für alle Arten von Aufbauten	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

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

Pour les longueurs intermédiaires des superstructures, les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Die Hundertsätze für Zwischenlängen von Aufbauten werden durch gradliniges Mitteln bestimmt.

(2) The Winter Timber Freeboard shall be obtained by adding to the Summer Timber Freeboard one thirty-sixth of the moulded summer timber draught.

2) Le franc-bord d'hiver pour transport de bois en pontée s'obtient en ajoutant au franc-bord d'été pour transport de bois $\frac{1}{36}$ ème du tirant d'eau correspondant, compte à partir du dessus de quille.

(2) Der Winter-Holzfreibord wird durch Vermehrung des Sommer-Holzfreibords um $\frac{1}{36}$ des Sommer-Holz-Tiefgangs ohne Kiel ermittelt.

(3) The Winter North Atlantic Timber Freeboard shall be the same as the Winter North Atlantic Freeboard prescribed in Regulation 40 (6).

3) Les francs-bords d'hiver pour transport de bois dans l'Atlantique nord sont les mêmes que les francs-bords d'hiver dans l'Atlantique nord prescrits à la règle 40 (6).

(3) Der Winter-Nordatlantik-Holzfreibord entspricht dem in Regel 40 Absatz 6 vorgeschriebenen Winter-Nordatlantik-Freibord.

(4) The Tropical Timber Freeboard shall be obtained by deducting from the Summer Timber Freeboard one forty-eighth of the moulded summer timber draught.

4) Le franc-bord tropical pour transport de bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour transport de bois $\frac{1}{48}$ ème du tirant d'eau correspondant, compte à partir du dessus de quille.

(4) Der Tropen-Holzfreibord wird durch Verminderung des Sommer-Holzfreibords um $\frac{1}{48}$ des Sommer-Holz-Tiefgangs ohne Kiel ermittelt.

(5) The Fresh Water Timber Freeboard shall be computed in accordance with Regulation 40 (7) based on the summer timber load waterline.

5) Le franc-bord en eau douce pour transport de bois s'obtient par application des prescriptions de la règle 40 (7), à partir du franc-bord d'été des navires transportant du bois en pontée.

(5) Der Frischwasser-Holzfreibord wird nach Regel 40 Absatz 7 auf Grund der Sommer-Holzlademarke ermittelt.

Annex II

Zones, Areas and Seasonal Periods

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

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

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

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

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

Regulation 46

Northern Winter Seasonal Zones and Areas

(1) North Atlantic Winter Seasonal Zones I and II

- (a) The North Atlantic Winter Seasonal Zone I lies within the meridian of longitude 50° W from the coast of Greenland to latitude 45° N, thence the parallel of latitude 45° N to longitude 15° W, thence the meridian of longitude 15° W to latitude 60° N, thence the parallel of latitude 60° N to the Greenwich Meridian, thence this meridian northwards.

Seasonal periods:

WINTER: 16 October to 15 April

SUMMER: 16 April to 15 October

- (b) The North Atlantic Winter Seasonal Zone II lies within the meridian of longitude 68° 30' W from the coast of the United States to latitude 40° N, thence the rhumb line to the point latitude 36° N, longitude 73° W, thence the parallel of latitude 36° N to longitude 25° W and thence the rhumb line to Cape Toriñana.

Annexe II

Zones, Régions et périodes saisonnières

Les zones et régions définies dans la présente Annexe satisfont en général aux critères suivants:

Zone d'été — 10 pour cent au maximum de vents atteignant ou dépassant la force 8 de l'échelle Beaufort (34 nœuds).

Zone tropicale — 1 pour cent au maximum de vents atteignant ou dépassant la force 8 de l'échelle Beaufort (34 nœuds); une tempête tropicale au maximum par période décennale sur une superficie de 5° au carré, ceci dans n'importe quel mois de l'année.

Toutefois, pour des raisons pratiques, il a été jugé possible de les assouplir dans certaines régions particulières.

Une carte des zones et régions définies ci-après est jointe à la présente Annexe à titre indicatif.

Règle 46

Zones et régions périodiques d'hiver de l'hémisphère nord

1) Zones périodiques d'hiver I et II de l'Atlantique nord

- a) La zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord a les limites suivantes: le méridien 50° W. de la côte du Groenland au parallèle 45° N., ce parallèle jusqu'au méridien 15° W., ce méridien jusqu'au parallèle 60° N., ce parallèle jusqu'au méridien de Greenwich, ce méridien vers le nord.

Périodes saisonnières:

HIVER: 16 octobre — 15 avril

ETE: 16 avril — 15 octobre

- b) La limite sud de la zone périodique d'hiver II de l'Atlantique nord est ainsi définie: le méridien 68° 30' W. de la côte des Etats-Unis au parallèle 40° N., la loxodrome jusqu'au point de latitude 36° N. et de longitude 73° W., le parallèle 36° N. jusqu'au méridien 25° W., la loxodrome jusqu'au cap Toriñana.

Anlage II

Zonen, Gebiete und Jahreszeiten

Die in dieser Anlage bezeichneten Zonen und Gebiete beruhen im allgemeinen auf folgenden Kennzeichen:

SOMMER: — höchstens 10 v. H. Winde von Stärke 8 Beaufort (34 Knoten) oder darüber,

TROPENZONE: — höchstens 1 v. H. Winde von Stärke 8 Beaufort (34 Knoten) oder darüber. Höchstens ein tropischer Sturm je Jahrzehnt im Gebiet eines 5°-Feldes in jedem einzelnen Kalendermonat.

Aus praktischen Gründen sind jedoch in einigen Sondergebieten gewisse Abweichungen für zulässig erklärt worden.

Dieser Anlage ist eine Karte beigefügt, in der die nachstehend genannten Zonen und Gebiete eingezeichnet sind.

Regel 46

Nördliche jahreszeitliche Winterzonen und nördliches jahreszeitliches Wintergebiet

(1) Nordatlantische jahreszeitliche Winterzonen I und II

- a) Die nordatlantische jahreszeitliche Winterzone I wird begrenzt durch den Längengrad 50° W von der grönländischen Küste bis zur Breite 45° N, den Breitengrad 45° N bis zur Länge 15° W, den Längengrad 15° W bis zur Breite 60° N, den Breitengrad 60° N bis zum Längengrad von Greenwich und durch diesen Längengrad nordwärts.

Jahreszeiten:

WINTER: 16. Oktober bis 15. April

SOMMER: 16. April bis 15. Oktober

- b) Die nordatlantische jahreszeitliche Winterzone II wird begrenzt durch den Längengrad 68° 30' W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N, die Loxodrome zum Punkt 36° N-Br. 73° W-Lg., den Breitengrad 36° N bis zur Länge 25° W und die Loxodrome zum Kap Toriñana. Ausgenommen von dieser Zone sind die nordatlan-

Excluded from this zone are the North Atlantic Winter Seasonal Zone I and the Baltic Sea bounded by the parallel of the latitude of The Skaw in the Skagerrak.

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March

SUMMER: 1 April to 31 October

(2) North Atlantic Winter Seasonal Area

The boundary of the North Atlantic Winter Seasonal Area is—

the meridian of longitude 68°30' W from the coast of the United States to latitude 40° N, thence the rhumb line to the southernmost intersection of the meridian of longitude 61° W with the coast of Canada and thence the east coasts of Canada and the United States.

Seasonal periods:

For ships over 100 metres (328 feet) in length:

WINTER: 16 December to 15 February

SUMMER: 16 February to 15 December

For ships of 100 metres (328 feet) and under in length:

WINTER: 1 November to 31 March

SUMMER: 1 April to 31 October

(3) North Pacific Winter Seasonal Zone

The southern boundary of the North Pacific Winter Seasonal Zone is—

the parallel of latitude 50° N from the east coast of the USSR to the west coast of Sakhalin, thence the west coast of Sakhalin to the southern extremity of Kurilion, thence the rhumb line to Wakkanai, Hokkaido, Japan, thence the east and south coasts of Hokkaido to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 35° N, thence the parallel of latitude 35° N to longitude 150° W and thence the rhumb line to the southern extremity of Dall Island, Alaska.

Seasonal periods:

WINTER: 16 October to 15 April

SUMMER: 16 April to 15 October

Regulation 47

Southern Winter Seasonal Zone

The northern boundary of the Southern Winter Seasonal Zone is—

Sont exclues de cette zone la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord et la partie de la mer Baltique située au-delà du parallèle du Skaw dans le Skagerrak.

Périodes saisonnières:

HIVER: 1^{er} novembre — 31 mars

ETE: 1^{er} avril — 31 octobre

2) Région périodique d'hiver de l'Atlantique nord

Les limites de la région périodique d'hiver de l'Atlantique nord sont ainsi définies:

le méridien 68° 30' N. de la côte des Etats-Unis au parallèle 40° N., la loxodromie jusqu'au point d'intersection le plus sud du méridien 61° W. avec la côte du Canada; les côtes est du Canada et des Etats-Unis.

Périodes saisonnières:

— Pour les navires d'une longueur supérieure à 100 mètres (328 pieds):

HIVER: 16 décembre — 15 février

ETE: 16 février — 15 décembre

— Pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds):

HIVER: 1^{er} novembre — 31 mars

ETE: 1^{er} avril — 31 octobre

3) Zone périodique d'hiver du Pacifique nord

La limite sud de la zone périodique d'hiver du Pacifique nord est ainsi définie:

le parallèle 50° N. de la côte est de l'URSS à la côte ouest de Sakhaline; la côte ouest de Sakhaline jusqu'à l'extrémité sud des îles Kouriles, la loxodromie jusqu'à Wakkanai, île d'Hokkaido, Japon; les côtes est et sud de l'île d'Hokkaido jusqu'au méridien 145° E.; ce méridien jusqu'au parallèle 35° N., ce parallèle jusqu'au méridien 150° W., la loxodromie jusqu'à la pointe sud de l'île de Dall dans l'Alaska.

Périodes saisonnières:

HIVER: 16 octobre — 15 avril

ETE: 16 avril — 15 octobre

Règle 47

Zone périodique d'hiver de l'hémisphère sud

La limite nord de la zone périodique d'hiver de l'hémisphère sud est ainsi définie:

tische jahreszeitliche Winterzone I und die Ostsee bis zur Breite von Skagen im Skagerrak.

Jahreszeiten:

WINTER: 1. November bis 31. März

SOMMER: 1. April bis 31. Oktober

(2) Nordatlantisches jahreszeitliches Wintergebiet

Das nordatlantische jahreszeitliche Wintergebiet wird begrenzt durch

den Längengrad 68° 30' W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N, die Loxodrome zum südlichsten Schnittpunkt des Längengrads 61° W mit der kanadischen Küste und die Ostküsten Kanadas und der Vereinigten Staaten.

Jahreszeiten:

Für Schiffe von mehr als 100 Metern (328 Fuß) Länge:

WINTER: 16. Dezember bis 15. Februar

SOMMER: 16. Februar bis 15. Dezember

Für Schiffe von 100 Metern (328 Fuß) Länge und darunter:

WINTER: 1. November bis 31. März

SOMMER: 1. April bis 31. Oktober

(3) Nordpazifische jahreszeitliche Winterzone

Die nordpazifische jahreszeitliche Winterzone wird im Süden begrenzt durch

den Breitengrad 50° N von der Ostküste der UdSSR zur Westküste von Sachalin, die Westküste von Sachalin bis zur äußersten Südspitze von Kap Krilon, die Loxodrome nach Wakkanai, Hokkaido, Japan, die Ost- und Südküste von Hokkaido bis zur Länge 145° O, den Längengrad 145° O bis zur Breite 35° N, den Breitengrad 35° N bis zur Länge 150° W und die Loxodrome zur Südspitze der Dall-Insel, Alaska.

Jahreszeiten:

WINTER: 16. Oktober bis 15. April

SOMMER: 16. April bis 15. Oktober

Regel 47

Südliche jahreszeitliche Winterzone

Die südliche jahreszeitliche Winterzone wird im Norden begrenzt durch

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

Valparaiso is to be considered as being on the boundary line of the Summer and Winter Seasonal Zones.

Seasonal periods:

WINTER: 16 April to 15 October

SUMMER: 16 October to 15 April

Regulation 48

Tropical Zone

(1) Northern Boundary of the Tropical Zone

The northern boundary of the Tropical Zone is—

the parallel of latitude 13° N from the east coast of the American continent to longitude 60° W, thence the rhumb line to the point latitude 10° N, longitude 58° W, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 20° W, thence the meridian of latitude 20° W to latitude 30° N and thence the parallel of latitude 30° N to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 8° N to longitude 70° E, thence the meridian of longitude 70° E to latitude 13° N, thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of India; thence the south coast of India to latitude 10° 30' N on the east coast of India, thence the rhumb line to the point latitude 9° N, longitude 82° E, thence the meridian of longitude 82° E to latitude 8° N, thence the parallel of latitude 8° N to the west coast of Malaysia, thence the coast of South-East Asia to the east coast of Vietnam at latitude 10° N, thence the parallel of latitude 10° N to longitude 145° E, thence the meridian of longitude 145° E to latitude 13° N and thence the parallel of latitude 13° N to the west coast of the American continent.

Saigon is to be considered as being on the boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area.

la loxodromie du cap Tres Puntas sur la côte est du continent américain au point de latitude 34° S. et de longitude 50° W.; le parallèle 34° S. jusqu'au méridien 17° E.; la loxodromie jusqu'au point de latitude 35° 10' S. et de longitude 20° E.; la loxodromie jusqu'au point de latitude 34° S. et de longitude 28° E.; la loxodromie jusqu'au point de latitude 35° 30' S. et de longitude 118° E.; la loxodromie de ce point jusqu'au cap Grim sur la côte nord-ouest de Tasmanie; les côtes nord et est de Tasmanie jusqu'à l'extrémité sud de l'île de Bruny; les loxodromies tracées successivement jusqu'à Black Rock Point dans l'île Stewart au point de latitude 47° S. et de longitude 170° E. et, de là, au point de latitude 33° S. et de longitude 170° W.; le parallèle 33° S. jusqu'à la côte ouest du continent américain.

Valparaiso est considéré comme étant à la limite de la zone d'été et de la zone périodique d'hiver.

Périodes saisonnières:

HIVER: 16 avril — 15 octobre

ETE: 16 octobre — 15 avril

Règle 48

Zone tropicale

1) Limite nord de la zone tropicale

La limite nord de la zone tropicale est ainsi définie:

le parallèle 13° N. de la côte est du continent américain au méridien 60° W.; la loxodromie jusqu'au point de latitude 10° N. et de longitude 58° W.; le parallèle 10° N. jusqu'au méridien 20° W., ce méridien vers le nord jusqu'au parallèle 30° N.; ce parallèle jusqu'à la côte ouest d'Afrique; le parallèle 8° N. de la côte est d'Afrique jusqu'au méridien 70° E.; ce méridien vers le nord jusqu'au parallèle 13° N.; ce parallèle jusqu'à la côte ouest de l'Inde; la côte sud de l'Inde jusqu'au point de latitude 10° 30' N. sur la côte est; la loxodromie jusqu'au point de latitude 9° N. et de longitude 82° E.; le méridien 82° E. jusqu'au parallèle 8° N.; ce parallèle jusqu'à la côte ouest de Malaisie; les côtes du sud-est asiatique au point de latitude 10° N. sur la côte est du Viet-nam; le parallèle 10° N. jusqu'à la longitude 145° E.; le méridien 145° E. jusqu'à la latitude 13° N.; le parallèle 13° N. jusqu'à la côte ouest du continent américain.

Saigon est considéré comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone périodique tropicale.

die Loxodrome von der Ostküste des amerikanischen Kontinents bei Kap Tres Puntas bis zum Punkt 34° S-Br. 50° W-Lg., den Breitengrad 34° S bis zur Länge 17° O, die Loxodrome zum Punkt 35° 10' S-Br. 20° O-Lg., die Loxodrome zum Punkt 34° S-Br. 28° O-Lg., die Loxodrome zum Punkt 35° 30' S-Br. 118° O-Lg., die Loxodrome nach Kap Grim an der Nordwestküste von Tasmanien, die Nord- und Ostküste von Tasmanien bis zum südlichsten Punkt der Bruny-Insel, die Loxodrome bis Black Rock Point auf der Stewart-Insel, die Loxodrome zum Punkt 47° S-Br. 170° O-Lg., die Loxodrome zum Punkt 33° S-Br. 170° W-Lg. und den Breitengrad 33° S bis zur Westküste des amerikanischen Kontinents.

Valparaiso gilt als auf der Grenze zwischen der Sommerzone und der jahreszeitlichen Winterzone gelegen.

Jahreszeiten:

WINTER: 16. April bis 15. Oktober

SOMMER: 16. Oktober bis 15. April

Regel 48

Tropenzone

(1) Nordgrenze der Tropenzone

Die Tropenzone wird im Norden begrenzt durch

den Breitengrad 13° N von der Ostküste des amerikanischen Kontinents bis zur Länge 60° W, die Loxodrome zum Punkt 10° N-Br. 58° W-Lg., den Breitengrad 10° N bis zur Länge 20° W, den Längengrad 20° W bis zur Breite 30° N, den Breitengrad 30° N bis zur Westküste Afrikas; von der afrikanischen Ostküste durch den Breitengrad 8° N bis zur Länge 70° O, den Längengrad 70° O bis zur Breite 13° N, den Breitengrad 13° N bis zur Westküste Indiens, die Südküste Indiens bis zur Breite 10° 30' N an der Ostküste Indiens, die Loxodrome zum Punkt 9° N-Br. 82° O-Lg., den Längengrad 82° O bis zur Breite 8° N, den Breitengrad 8° N bis zur Westküste Malaysias, die Küste Südasiens bis zur Ostküste Vietnams auf der Breite 10° N, den Breitengrad 10° N bis zur Länge 145° O, den Längengrad 145° O bis zur Breite 13° N und den Breitengrad 13° N bis zur Westküste des amerikanischen Kontinents.

Saigon gilt als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und dem jahreszeitlichen Tropengebiet gelegen.

(2) Southern Boundary of the Tropical Zone

The southern boundary of the Tropical Zone is—

the rhumb line from the Port of Santos, Brazil, to the point where the meridian of longitude 40° W. intersects the Tropic of Capricorn; thence the Tropic of Capricorn to the west coast of Africa; from the east coast of Africa the parallel of latitude 20° S to the west coast of Madagascar, thence the west and north coasts of Madagascar to longitude 50° E, thence the meridian of longitude 50° E to latitude 10° S, thence the parallel of latitude 10° S to longitude 98° E, thence the rhumb line to Port Darwin, Australia, thence the coasts of Australia and Wessel Island eastwards to Cape Wessel, thence the parallel of latitude 11° S to the west side of Cape York; from the east side of Cape York the parallel of latitude 11° S to longitude 150° W, thence the rhumb line to the point latitude 26° S, longitude 75° W, and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30° S.

Coquimbo and Santos are to be considered as being on the boundary line of the Tropical and Summer Zones.

(3) Areas to be included in the Tropical Zone

The following areas are to be treated as included in the Tropical Zone—

- (a) The Suez Canal, the Red Sea and the Gulf of Aden, from Port Said to the meridian of longitude 45° E. Aden and Berbera are to be considered as being on the boundary line of the Tropical Zone and the Seasonal Tropical Area.
- (b) The Persian Gulf to the meridian of longitude 59° E.
- (c) The area bounded by the parallel of latitude 22° S from the east coast of Australia to the Great Barrier Reef, thence the Great Barrier Reef to latitude 11° S. The northern boundary of the area is the southern boundary of the Tropical Zone.

Regulation 49**Seasonal Tropical Areas**

The following are Seasonal Tropical Areas:

(1) In the North Atlantic

An area bounded—

on the north by the rhumb line from Cape Catoche, Yucatan, to Cape San Antonio, Cuba, the north coast of Cuba to latitude 20° N and thence the parallel of latitude 20° N to longitude 20° W;

2) Limite sud de la zone tropicale

La limite sud de la zone tropicale est ainsi définie:

la loxodromie du Port de Santos, Brésil, jusqu'à l'intersection du méridien 40° W. et du tropique du Capricorne; le tropique du Capricorne jusqu'à la côte ouest de l'Afrique; le parallèle 20° S. de la côte est de l'Afrique à la côte ouest de Madagascar; les côtes ouest et nord de Madagascar jusqu'au méridien 50° E.; ce méridien vers le nord jusqu'au parallèle 10° S.; ce parallèle jusqu'au méridien 98° E.; la loxodromie jusqu'à Port Darwin, Australie; les côtes de l'Australie et de l'Île Wessel vers l'est jusqu'au cap Wessel; le parallèle 11° S. jusqu'à la côte ouest du cap York; le parallèle 11° S. de la côte est du cap York jusqu'au méridien 150° W.; la loxodromie jusqu'au point de latitude 26° S. et de longitude 75° W.; la loxodromie jusqu'à la côte ouest du continent américain au point de latitude 30° S.

Coquimbo et Santos sont considérés comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone d'été.

3) Régions comprises dans la zone tropicale

Les régions suivantes sont considérées comme appartenant à la zone tropicale:

- a) le canal de Suez, la mer Rouge et le golfe d'Aden, entre Port-Saïd et le méridien 45° E.; Aden et Berbera sont considérés comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone périodique tropicale.
- b) le golfe Persique jusqu'au méridien 59° E.;
- c) la région délimitée par le parallèle 22° S. à partir de la côte est de l'Australie jusqu'aux récifs de la Grande-Barrière, puis par ces récifs jusqu'au point de latitude 11° S. La limite nord de cette région coïncide avec la limite sud de la zone tropicale.

Règle 49**Régions périodiques tropicales**

Sont classées régions périodiques tropicales:

1) Dans l'Atlantique nord

La région limitée:

au nord par la loxodromie du cap Catoche, Yucatan, au cap San Antonio, Cuba, la côte nord de Cuba jusqu'au point de latitude 20° N., le parallèle 20° N. jusqu'au méridien 20° W.

(2) Südgrenze der Tropenzone

Die Tropenzone wird im Süden begrenzt durch

die Loxodrome vom Hafen Santos, Brasilien zum Schnittpunkt des Längengrads 40° W mit dem Wendekreis des Steinbocks, den Wendekreis des Steinbocks bis zur Westküste Afrikas; von der Ostküste Afrikas durch den Breitengrad 20° S bis zur Westküste Madagaskars, die West- und Nordküste Madagaskars bis zur Länge 50° O, den Längengrad 50° O bis zur Breite 10° S, den Breitengrad 10° S bis zur Länge 98° O, die Loxodrome nach Port Darwin, Australien, die Küsten von Australien und der Wessel-Insel in östlicher Richtung bis Kap Wessel, den Breitengrad 11° S bis zur Westseite von Kap York; von der Ostseite von Kap York durch den Breitengrad 11° S bis zur Länge 150° W, die Loxodrome zum Punkt 26° S-Br. 75° W-Lg. und die Loxodrome zur Westküste des amerikanischen Kontinents auf der Breite 30° S.

Coquimbo und Santos gelten als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und der Sommerzone gelegen.

(3) Gebiete, die zur Tropenzone gehören

Folgende Gebiete gelten als zur Tropenzone gehörig:

- a) der Suez-Kanal, das Rote Meer und der Golf von Aden von Port Said bis zum Längengrad 45° O. Aden und Berbera gelten als auf der Grenze zwischen der Tropenzone und dem jahreszeitlichen Tropengebiet gelegen;
- b) der Persische Golf bis zum Längengrad 59° O.;
- c) das Gebiet, das durch den Breitengrad 22° S von der Ostküste Australiens bis zum Großen Barrierenriff und durch dieses Riff bis zur Breite 11° S begrenzt wird. Die Nordgrenze des Gebiets ist die Südgrenze der Tropenzone.

Regel 49**Jahreszeitliche Tropengebiete**

Folgende Gebiete sind jahreszeitliche Tropengebiete:

(1) Im Nordatlantik

Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden durch die Loxodrome von Kap Catoche, Yucatan, nach Kap San Antonio, Kuba, die Nordküste von Kuba bis zur Breite 20° N und den Breitengrad 20° N bis zur Länge 20° W;

on the west by the coast of the American continent;

on the south and east by the northern boundary of the Tropical Zone.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 November to
15 July

SUMMER: 16 July to 31 October

(2) In the Arabian Sea

An area bounded—

on the west by the coast of Africa, the meridian of longitude 45° E in the Gulf of Aden, the coast of South Arabia and the meridian of longitude 59° E in the Gulf of Oman;

on the north and east by the coasts of Pakistan and India;

on the south by the northern boundary of the Tropical Zone.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 September to 31 May

SUMMER: 1 June to 31 August

(3) In the Bay of Bengal

The Bay of Bengal north of the northern boundary of the Tropical Zone.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 December to 30 April

SUMMER: 1 May to 30 November

(4) In the South Indian Ocean

(a) An area bounded—

on the north and west by the southern boundary of the Tropical Zone and the east coast of Madagascar;

on the south by the parallel of latitude 20° S;

on the east by the rhumb line from the point latitude 20° S, longitude 50° E, to the point latitude 15° S, longitude 51° 30' E, and thence by the meridian of longitude 51° 30' E to latitude 10° S.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 April to
30 November

SUMMER: 1 December to
31 March

(b) An area bounded—

on the north by the southern boundary of the Tropical Zone;

on the east by the coast of Australia;

on the south by the parallel of latitude 15° S from longitude 51° 30' E, to longitude 120° E and thence the meridian of longitude 120° E to the coast of Australia;

on the west by the meridian of longitude 51° 30' E.

à l'ouest, par la côte du continent américain;

au sud et à l'est, par la limite nord de la zone tropicale.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} novembre —
15 juillet

ETE: 16 juillet —
31 octobre

2) Dans la mer d'Arabie

La région limitée:

à l'ouest par la côte de l'Afrique, le méridien 45° E. dans le golfe d'Aden, la côte sud de l'Arabie et le méridien 59° E. dans le golfe d'Oman;

au nord et à l'est par les côtes du Pakistan et de l'Inde;

au sud par la limite nord de la zone tropicale.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} septembre —
31 mai

ETE: 1^{er} juin —
31 août

3) Dans le golfe du Bengale

Le golfe du Bengale au nord de la limite septentrionale de la zone tropicale.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} décembre —
30 avril

ETE: 1^{er} mai —
30 novembre

4) Dans le sud de l'océan Indien

a) La région limitée:

au nord et à l'ouest par la limite sud de la zone tropicale et la côte est de Madagascar;

au sud, par le parallèle 20° S;

à l'est, par la loxodromie reliant le point de latitude 20° S. et de longitude 50° E. au point de latitude 15° S. et de longitude 51° 30' E., et par le méridien 51° 30' E. jusqu'au parallèle 10° S.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} avril —
30 novembre

ETE: 1^{er} décembre —
31 mars

b) La région limitée:

au nord par la limite sud de la zone tropicale;

à l'est par la côte de l'Australie;

au sud par le parallèle 15° S. du méridien 51° 30' E. au méridien 120° E. et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie;

à l'ouest par le méridien 51° 30' E.

im Westen durch die Küste des amerikanischen Kontinents;

im Süden und Osten durch die Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. November
bis 15. Juli

SOMMER: 16. Juli
bis 31. Oktober

(2) Im Arabischen Meer

Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Westen durch die Küste Afrikas, den Längengrad 45° O im Golf von Aden, die Küste Südarabiens und den Längengrad 59° O im Golf von Oman;

im Norden und Osten durch die Küsten Pakistans und Indiens;

im Süden durch die Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. September
bis 31. Mai

SOMMER: 1. Juni
bis 31. August

(3) Im Golf von Bengalen

Der Golf von Bengalen nördlich der Nordgrenze der Tropenzone.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. Dezember
bis 30. April

SOMMER: 1. Mai
bis 30. November

(4) Im südlichen Indischen Ozean

a) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Westen durch die Südgrenze der Tropenzone und die Ostküste von Madagaskar;

im Süden durch den Breitengrad 20° S;

im Osten durch die Loxodrome vom Punkt 20° S-Br. 50° O-Lg. zum Punkt 15° S-Br. 51° 30' O-Lg. und durch den Längengrad 51° 30' O bis zur Breite 10° S.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. April
bis 30. November

SOMMER: 1. Dezember
bis 31. März

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden durch die Südgrenze der Tropenzone;

im Osten durch die Küste Australiens;

im Süden durch den Breitengrad 15° S von der Länge 51° 30' O bis 120° O und durch den Längengrad 120° O bis zur Küste Australiens;

im Westen durch den Längengrad 51° 30' O.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 May to
30 November
SUMMER: 1 December to
30 April

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} mai —
30 novembre
ETE: 1^{er} décembre —
30 avril

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. Mai
bis 30. November
SOMMER: 1. Dezember
bis 30. April

(5) In the China Sea

An area bounded—

on the west and north by the coasts of Vietnam and China from latitude 30° N to Hong Kong;

on the east by the rhumb line from Hong Kong to the Port of Sual (Luzon Island) and the west coasts of the Islands of Luzon, Samar and Leyte to latitude 10° N;

on the south by the parallel of latitude 10° N.

Hong Kong and Sual are to be considered as being on the boundary of the Seasonal Tropical Area and Summer Zone.

Seasonal periods:

TROPICAL: 21 January to 30 April
SUMMER: 1 May to 20 January

5) Dans la mer de Chine

La région limitée:

à l'ouest et au nord par les côtes du Viet-nam et de Chine, du point de latitude 10° N. jusqu'à Hong-Kong;

à l'est par la loxodromie de Hong-Kong au port de Sual (île de Luçon) et par la côte ouest des îles de Luçon, Samar et Leyte jusqu'au parallèle 10° N.;

au sud par le parallèle 10° N.;

Hong-Kong et Sual sont considérés comme étant à la limite de la zone périodique tropicale et de la zone d'été.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 21 janvier —
30 avril
ETE: 1^{er} mai —
20 janvier

(5) Im Chinesischen Meer

Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Westen und Norden durch die Küsten Vietnams und Chinas von der Länge 10° N bis Hongkong;

im Osten durch die Loxodrome von Hongkong zum Hafen Sual (Insel Luzón) und die Westküsten der Inseln Luzón, Samar und Leyte bis zur Breite 10° N;

im Süden durch den Breitengrad 10° N.

Hongkong und Sual gelten als auf der Grenze zwischen dem jahreszeitlichen Tropengebiet und der Sommerzone gelegen.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 21. Januar
bis 30. April
SOMMER: 1. Mai
bis 20. Januar

(6) In the North Pacific

(a) An area bounded—

on the north by the parallel of latitude 25° N;

on the west by the meridian of longitude 160° E;

on the south by the parallel of latitude 13° N;

on the east by the meridian of longitude 130° W.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 April to
31 October
SUMMER: 1 November to
31 March.

6) Dans le Pacifique nord

a) La région limitée:

au nord par le parallèle 25° N.;

à l'ouest par le méridien 160° E.;

au sud par le parallèle 13° N.;

à l'est par le méridien 130° N.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} avril —
31 octobre
ETE: 1^{er} novembre —
31 mars

(6) Im Nordpazifik

a) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden durch den Breitengrad 25° N.;

im Westen durch den Längengrad 160° O.;

im Süden durch den Breitengrad 13° N.;

im Osten durch den Längengrad 130° W.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. April
bis 31. Oktober
SOMMER: 1. November
bis 31. März

(b) An area bounded—

on the north and east by the west coast of the American continent;

on the west by the meridian of longitude 123° W from the coast of the American continent to latitude 33° N and by the rhumb line from the point latitude 33° N, longitude 123° W, to the point latitude 13° N, longitude 105° W.;

on the south by the parallel of latitude 13° N.

Seasonal periods:

TROPICAL: 1 March to 30 June
and 1 November to
30 November
SUMMER: 1 July to 31 October
and 1 December to
28/29 February.

b) La région limitée:

au nord et à l'est par la côte ouest du continent américain;

à l'ouest par le méridien 123° W. de la côte ouest du continent américain au parallèle 33° N. et par la loxodromie tracée du point de latitude 33° N. et de longitude 123° W. jusqu'au point de latitude 13° N. et de longitude 105° W.;

au sud par le parallèle 13° N.

Périodes saisonnières:

TROPICALE: 1^{er} mars —
30 juin, et
1^{er} novembre —
30 novembre
ETE: 1^{er} juillet —
31 octobre, et
1^{er} décembre —
28/29 février

b) Ein Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Osten durch die Westküste des amerikanischen Kontinents,

im Westen durch den Längengrad 123° W von der Küste des amerikanischen Kontinents bis zur Breite 33° N und durch die Loxodrome vom Punkt 33° N-Br. 123° W-Lg. zum Punkt 13° N-Br. 105° W-Lg.;

im Süden durch den Breitengrad 13° N.

Jahreszeiten:

TROPENZEIT: 1. März bis
30. Juni und
1. November bis
30. November
SOMMER: 1. Juli bis 31. Oktober und 1. Dezember bis 28./29. Februar

(7) In the South Pacific a) The Gulf of Carpentaria south of latitude 11° S. Seasonal periods: TROPICAL: 1 April to 30 November SUMMER: 1 December to 31 March b) An area bounded — on the north and east by the southern boundary of the Tropical Zone; on the south by the Tropic of Capricorn from the east coast of Australia to longitude 150° W, thence by the meridian of longitude 150° W to latitude 20° S and thence by the parallel of latitude 20° S to the point where it intersects the southern boundary of the Tropical Zone; on the west by the boundaries of the area within the Great Barrier Reef included in the Tropical Zone and by the east coast of Australia. Seasonal periods: TROPICAL: 1 April to 30 November SUMMER: 1 December to 31 March	7) Dans le Pacifique sud a) Le golfe de Carpentarie au sud du parallèle 11° S. Périodes saisonnières: TROPICALE: 1^{er} avril — 30 novembre ETE: 1^{er} décembre — 31 mars b) La région limitée: au nord et à l'est par la limite sud de la zone tropicale; au sud, par le tropique du Capricorne de la côte est de l'Australie jusqu'au méridien 150° W. par ce méridien jusqu'au parallèle 20° S., et par ce parallèle jusqu'à son point d'intersection avec la limite sud de la zone tropicale; à l'ouest, par la limite de la région située à l'intérieur de la Grande-Barrière australienne et par la côte est de l'Australie. Périodes saisonnières: TROPICALE: 1^{er} avril — 30 novembre ETE: 1^{er} décembre — 31 mars	(7) Im Südpazifik a) Der Golf von Carpentaria südlich des Breitengrades 11° S. Jahreszeiten: TROPENZEIT: 1. April bis 30. November SOMMER: 1. Dezember bis 31. März b) Ein Gebiet, das begrenzt wird im Norden und Osten durch die Südgrenze der Tropenzone; im Süden durch den Wendekreis des Steinbocks von der Ostküste Australiens bis zur Länge 150° W, durch den Längengrad 150° W bis zur Breite 20° S und durch den Breitengrad 20° S bis zu seinem Schnittpunkt mit der Südgrenze der Tropenzone; im Westen durch die Grenzen des Gebiets innerhalb des Großen Barriereriffs, das zur Tropenzone gehört, und durch die Ostküste Australiens. Jahreszeiten: TROPENZEIT: 1. April bis 30. November SOMMER: 1. Dezember bis 31. März
---	---	--

Regulation 50

Summer Zones

The remaining areas constitute the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area bounded—

on the north and west by the east coast of the United States;

on the east by the meridian of longitude 68°30' W from the coast of the United States to latitude 40° N and thence by the rhumb line to the point latitude 36° N, longitude 73° W;

on the south by the parallel of latitude 36° N;

is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March

SUMMER: 1 April to 31 October

Regulation 51

Enclosed Seas

(1) Baltic Sea

This sea bounded by the parallel of latitude of The Skaw in the Skagerrak is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, it is a Winter Seasonal Area.

Règle 50

Zones d'été

Les autres régions constituent les zones d'été.

Est toutefois région périodique d'hiver pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) la région limitée:

au nord et à l'ouest par la côte est des Etats-Unis;

à l'est par le méridien 68° 30' W. à partir de son point d'intersection avec la côte est des Etats-Unis jusqu'au parallèle 40° N., et par la loxodromie jusqu'au point de latitude 36° N. et de longitude 73° W.;

au sud par le parallèle 36° N.

Périodes saisonnières:

HIVER: 1^{er} novembre — 31 mars

ETE: 1^{er} avril — 31 octobre

Règle 51

Mers fermées

1) Mer Baltique

Cette mer, jusqu'au parallèle du Skaw dans le Skagerrak, est comprise dans les zones d'été.

Toutefois, pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds), elle est une région périodique d'hiver.

Regel 50

Sommerzonen

Die übrigen Gebiete bilden die Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Metern (328 Fuß) Länge und darunter das Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Westen durch die Ostküste der Vereinigten Staaten;

im Osten durch den Längengrad 68° 30' W von der Küste der Vereinigten Staaten bis zur Breite 40° N und durch die Loxodrome zum Punkt 36° N-Br. 73° W-Lg.;

im Süden durch den Breitengrad 36° N,

als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

WINTER: 1. November bis 31. März

SOMMER: 1. April bis 31. Oktober

Regel 51

Binnenmeere

(1) Ostsee

Dieses Meer bis zur Breite von Skagen im Skagerrak gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt es für Schiffe von 100 Metern (328 Fuß) Länge und darunter als jahreszeitliches Wintergebiet.

Seasonal periods:

WINTER: 1 November to 31 March
SUMMER: 1 April to 31 October.

(2) Black Sea

This sea is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area north of latitude 44° N is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods:

WINTER: 1 December to
28/29 February
SUMMER: 1 March to
30 November.

(3) Mediterranean

This sea is included in the Summer Zones.

However, for ships of 100 metres (328 feet) and under in length, the area bounded—

on the north and west by the coasts of France and Spain and the meridian of longitude 3° E from the coast of Spain to latitude 40° N;

on the south by the parallel of latitude 40° N from longitude 3° E to the west coast of Sardinia;

on the east by the west and north coasts of Sardinia from latitude 40° N to longitude 9° E, thence by the meridian of longitude 9° E to the south coast of Corsica, thence by the west and north coasts of Corsica to longitude 9° E and thence by the rhumb line to Cape Sicié;

is a Winter Seasonal Area.

Seasonal periods:

WINTER: 16 December to 15 March
SUMMER: 16 March to 15 December.

(4) Sea of Japan

This sea south of latitude 50° N is included in the Summer Zones.

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

Seasonal periods:

WINTER: 1 December to
28/29 February
SUMMER: 1 March to 30 November.

Périodes saisonnières:

HIVER: 1^{er} novembre — 31 mars
ETE: 1^{er} avril — 31 octobre

2) Mer Noire

Cette mer est comprise dans les zones d'été.

Toutefois, pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds), la partie de cette mer située au nord du parallèle 44° N., est une région périodique d'hiver.

Périodes saisonnières:

HIVER: 1^{er} décembre — 28/29 février
ETE: 1^{er} mars — 30 novembre

3) Méditerranée

Cette mer est comprise dans les zones d'été.

Est toutefois région périodique d'hiver pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) la région limitée:

au nord et à l'ouest par les côtes de France et d'Espagne et par le méridien 3° E., de la côte de l'Espagne au parallèle 40° N.;

au sud par ce parallèle du méridien 3° E. à la côte ouest de la Sardaigne;

à l'est par les côtes ouest et nord de la Sardaigne de la latitude 40° N. au méridien 9° E., par ce méridien de la côte nord de la Sardaigne à la côte sud de la Corse, par les côtes ouest et nord de la Corse jusqu'au point de longitude 9° E., et par la loxodromie de ce point au cap Sicié.

Périodes saisonnières:

HIVER: 16 décembre — 15 mars
ETE: 16 mars — 15 décembre

4) Mer du Japon

Cette mer au sud du parallèle 50° N. est comprise dans les zones d'été.

Est toutefois région périodique d'hiver pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) la région comprise entre le parallèle 50° N. et la loxodromie joignant le point de latitude 38° N. sur la côte est de Corée au point de latitude 43° 12' N. sur la côte ouest d'Hokkaido, Japon.

Périodes saisonnières:

HIVER: 1^{er} décembre — 28/29 février
ETE: 1^{er} mars — 30 novembre

Jahreszeiten:

WINTER: 1. November bis 31. März
SOMMER: 1. April bis 31. Oktober

(2) Schwarzes Meer

Dieses Meer gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Metern (328 Fuß) Länge und darunter das Gebiet nördlich des Breitengrads 44° N als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

WINTER: 1. Dezember
bis 28./29. Februar
SOMMER: 1. März
bis 30. November

(3) Mittelmeer

Dieses Meer gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Metern (328 Fuß) Länge und darunter das Gebiet, das begrenzt wird

im Norden und Westen durch die Küsten Frankreichs und Spaniens und den Längengrad 3° O von der Küste Spaniens bis zur Breite 40° N;

im Süden durch den Breitengrad 40° N von der Länge 3° O bis zur Westküste Sardiniens;

im Osten durch die West- und Nordküste Sardiniens von der Breite 40° N bis zur Länge 9° O, durch den Längengrad 9° O bis zur Südküste Korsikas, durch die West- und Nordküste Korsikas bis zur Länge 9° O und durch die Loxodrome zum Kap Sicié, als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

WINTER: 16. Dezember
bis 15. März
SOMMER: 16. März
bis 15. Dezember

(4) Japanisches Meer

Dieses Meer südlich einer Breite von 50° N gehört zu den Sommerzonen.

Jedoch gilt für Schiffe von 100 Metern (328 Fuß) Länge und darunter das Gebiet zwischen dem Breitengrad 50° N und der Loxodrome von der Ostküste Koreas auf der Breite 38° N zur Westküste von Hokkaido, Japan, auf der Breite 43° 12' N

als jahreszeitliches Wintergebiet.

Jahreszeiten:

WINTER: 1. Dezember
bis 28./29. Februar
SOMMER: 1. März
bis 30. November

Regulation 52

The Winter North Atlantic Load Line

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

- (a) that part of the North Atlantic Winter Seasonal Zone II which lies between the meridians of 15° W and 50° W;
- (b) the whole of the North Atlantic Winter Seasonal Zone I, the Shetland Islands to be considered as being on the boundary.

Règle 52

Ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord

La région de l'Atlantique nord mentionnée à la règle 40 (6) (Annexe I) comprend:

- a) la partie de la zone périodique d'hiver II de l'Atlantique nord située entre les méridiens 15° W. et 50° W.;
- b) l'ensemble de la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord; les îles Shetland sont considérées comme étant situées à la limite.

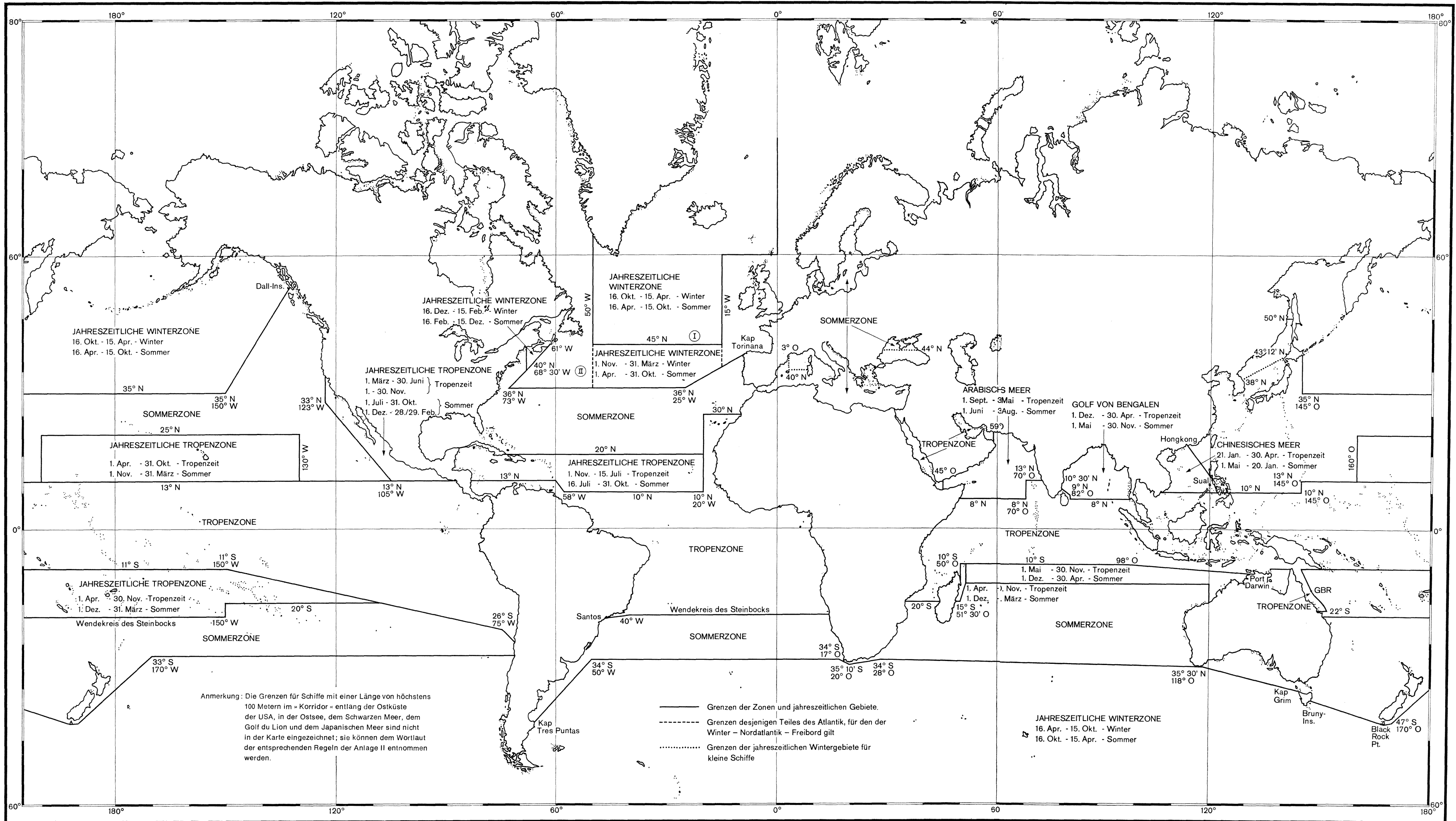
Regel 52

Winter-Nordatlantik-Lademark

Zu dem in Regel 40 Absatz 6 (Anlage I) bezeichneten Teil des Nordatlantiks gehören:

- a) der zwischen den Längengraden 15° W und 50° W liegende Teil der nordatlantischen jahreszeitlichen Winterzone II;
- b) die gesamte nordatlantische jahreszeitliche Winterzone I, wobei die Shetlandinseln als auf der Grenze gelegen betrachtet werden.

KARTE DER ZONEN UND JAHRESZEITLICHEN GEBIETE



ANNEX III

Certificates

International Load Line Certificate (1966)

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines,
1966 under the authority of the Government of

.....
(full official designation of the country)

by

.....

.....

.....

.....
(full official designation of the competent person or organization recognized under the
provisions of the International Convention on Load Lines, 1966)

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Length (L) as defined in Article 2 (8)

Freeboard assigned as:

- { A new ship
- { An existing ship

Type of ship

- { Type 'A'
- { Type 'B'
- { Type 'B' with reduced freeboard
- { Type 'B' with increased freeboard

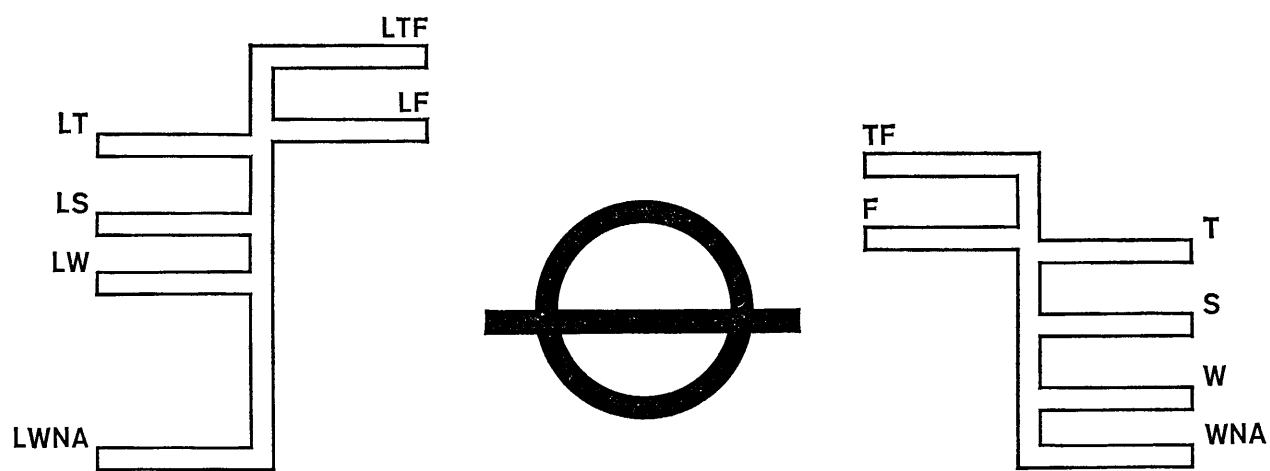
*) Delete whatever is inapplicable

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

Note: Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate.

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber mm. (inches). For timber freeboard mm. (inches).

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



Date of initial or periodical survey

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

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

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

If signed, the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

.....
(Signature)

- Notes:** 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of the fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

Reverse of Certificate

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

Place Date
(Signature and or Seal of issuing authority)

Place Date
(Signature and or Seal of issuing authority)

Place Date
(Signature and or Seal of issuing authority)

Place Date
(Signature and or Seal of issuing authority)

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

Place Date
(Signature and or Seal of issuing authority)

International Load Line Exemption Certificate

(Official seal)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, under the authority of the Government of

.....
(full official designation of the country)

by

.....
(full official designation of the competent person or organization recognized under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966)

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of Registry
.....		

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

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under Article 6 (2) are:

.....
.....
.....

The voyage for which exemption is granted under Article 6 (4) is:

From:

To:

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

.....
.....
.....

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

Issued at
(Place of issue of certificate)

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

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

If signed the following paragraph is to be added:

The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

.....
(Signature)

*) Delete whichever is inapplicable.

Reverse of Certificate

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

Place Date
(Signature and/or Seal of issuing authority)

Place Date
(Signature and/or Seal of issuing authority)

Place Date
(Signature and/or Seal of issuing authority)

Place Date
(Signature and/or Seal of issuing authority)

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

Place Date
(Signature and/or Seal of issuing authority)

Annexe III

Certificats

Certificat international de franc-bord (1966)

(Sceau officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, au nom du Gouvernement de

.....
(Nom officiel complet du pays)

par

.....

.....

.....

.....
(Titre officiel complet de l'agent ou l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Longueur (L) mesurée conformément aux dispositions de l'article 2 8)

Franc-bord assigné à titre de:

- { navire neuf
- { navire existant

Type du navire

- { Type « A »
- { Type « B »
- { Type « B » à franc-bord réduit
- { Type « B » à franc-bord augmenté

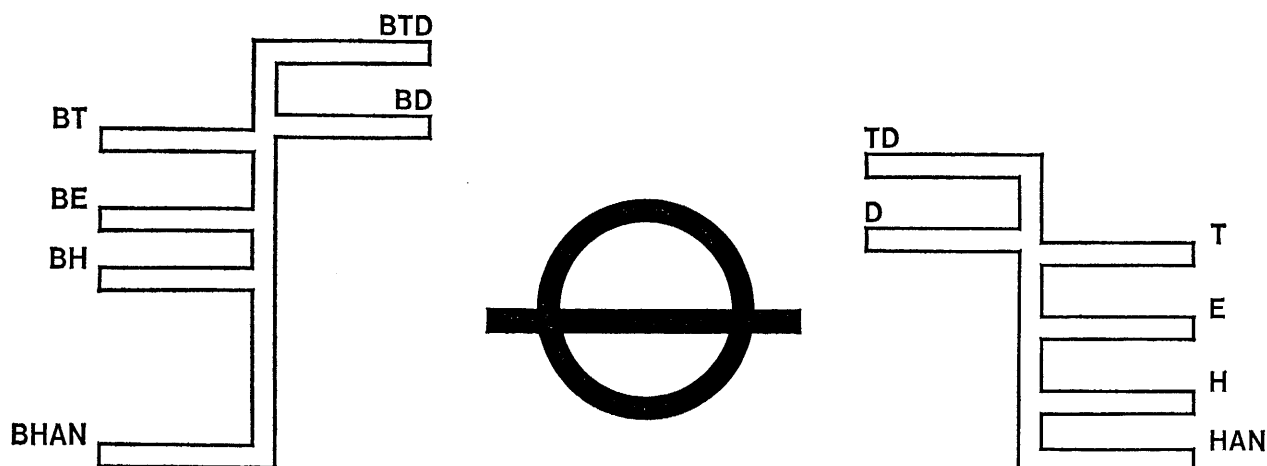
*) Rayer la mention inutile.

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont		Emplacement de la ligne de charge
Tropical	 mm (pouces) (T)	 mm (pouces) au-dessus de (E)
Eté	 mm (pouces) (E)	Le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'anneau
Hiver	 mm (pouces) (H)	 mm (pouces) au-dessous de (E)
Hiver dans l'Atlantique nord	 mm (pouces) (HAN)	 mm (pouces) au-dessous de (E)
Bois-tropical	 mm (pouces) (BT)	 mm (pouces) au-dessus de (BE)
Bois-été	 mm (pouces) (BE)	 mm (pouces) au-dessus de (E)
Bois-hiver	 mm (pouces) (BH)	 mm (pouces) au-dessous de (BE)
Bois-hiver dans l'Atlantique nord	 mm (pouces) (BHAN)	 mm (pouces) au-dessous de (BE)

Note: Les francs-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être mentionnés sur le certificat.

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords autres que les francs-bords pour transport de bois mm (pouces). Pour les francs-bords pour transport de bois mm (pouces).

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à mm (pouces) du pont en abord.



Date de la visite initiale ou périodique

Il est certifié que ce navire a été visité et que les francs-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées, conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des inspections périodiques prévues à l'article 14 1) c) de la Convention.

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

le 19.....
(date) (Signature du fonctionnaire ou agent qui délivre le certificat)
et/ou
(Cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante: Le soussigné certifie être dûment habilité par ledit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

.....
(Signature)

Notes: 1) Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter son chargement d'une quantité correspondante au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins pendant le trajet entre le point de départ et la mer.

2) Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée ci-dessus. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

Verso du certificat

Il est certifié que l'inspection périodique prévue à l'article 14 1) c) de la Convention a permis d'établir que le présent navire satisfait aux prescriptions de la Convention.

A le
(lieu et date de la visite)
(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

A le
(lieu et date de la visite)
(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

A le
(lieu et date de la visite)
(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

A le
(lieu et date de la visite)
(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

Le navire satisfaisant entièrement aux prescriptions de la Convention, la validité du présent certificat est, en application de l'article 19 2), prorogée jusqu'au

A le
(lieu) (date)
(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

Certificat international d'exemption pour le franc-bord

(Sceau officiel)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge au nom du Gouvernement de

.....
(Nom officiel complet du pays)

par

.....
(Titre officiel complet de l'agent ou de l'organisme reconnu compétent en vertu des dispositions de la Convention susmentionnée)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation
.....		

Il est certifié que le navire ci-dessus désigné est exempté, en application des dispositions de l'article 6 2) / article 6 4) * de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, des prescriptions de cette Convention.

Les dispositions de la Convention dont le navire est exempté en application des dispositions de l'article 6 2) sont les suivantes:

.....
Le voyage pour lequel l'exemption est accordée en application des dispositions de l'article 6 4) est le suivant:

De:

A:

Conditions éventuelles auxquelles est subordonné l'octroi de l'exemption accordée en vertu de l'article 6 2) ou de l'article 6 4):

.....
Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve, le cas échéant, des inspections périodiques prévues à l'article 14 1) c) de la Convention.

Délivré à
(lieu de délivrance)

..... 19.....
(date de la délivrance)

.....
(Signature du fonctionnaire/
ou de l'agent qui délivre le certificat)
et/ou

(Cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

Si le certificat est signé, ajouter la mention suivante:

Le soussigné certifie être dûment habilité par le Gouvernement cité en titre à délivrer le présent certificat.

.....
(Signature)

*) Rayer la mention inutile.

Verso du certificat

Il est certifié que le navire remplit toujours les conditions imposées lors de l'octroi de l'exemption.

A le
(lieu) (date)

(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

A le
(lieu) (date)

(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

A le
(lieu) (date)

(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

A le
(lieu) (date)

(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

Le navire remplissant toujours les conditions imposées lors de l'octroi de l'exemption, la validité du présent certificat est, en application de l'article 19 4) a) de la Convention, prorogée jusqu'au

A le
(lieu) (date)

(Signature et/ou cachet de l'autorité qui a délivré le certificat)

Anlage III

Zeugnisse

Internationales Freibord-Zeugnis (1966)

(Dienstsiegel)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 im Namen der Regierung von

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch

.....

.....

.....

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 anerkannten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungssignal	Heimathafen	Länge (L) gemäß Artikel 2(8)

Freibord erteilt für:

*) { ein neues Schiff
ein vorhandenes Schiff

Typ des Schiffes

*) { Typ A
Typ B
Typ B mit vermindertem
Freibord
Typ B mit vermehrtem Freibord

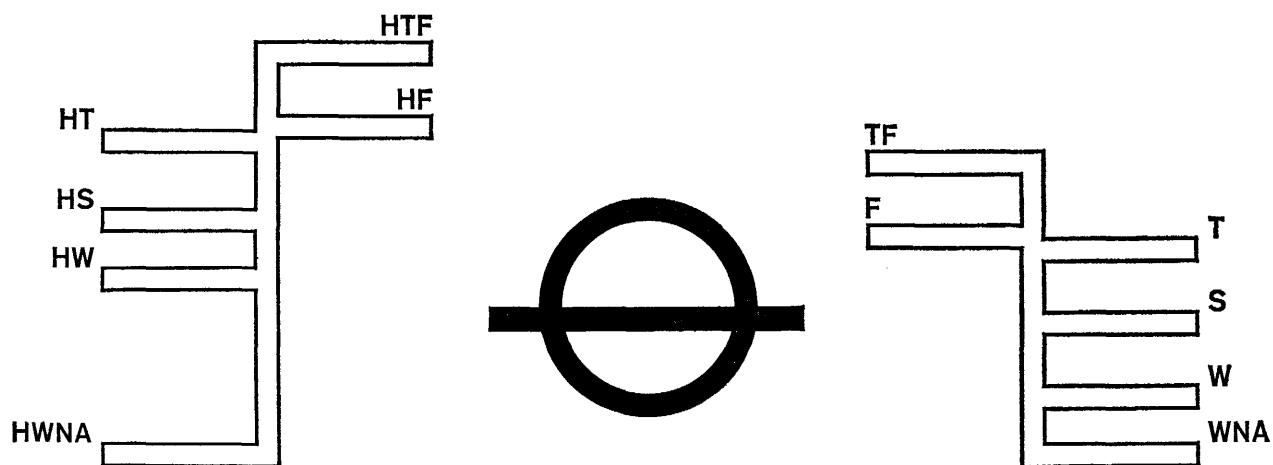
*) Nichtzutreffendes streichen

Freibord vom Decksstrich		Lademarke
Tropen	 mm (Zoll) (T)	 mm (Zoll) über (S)
Sommer	 mm (Zoll) (S)	Oberkante der Linie durch Mittelpunkt des Ringes
Winter	 mm (Zoll) (W)	 mm (Zoll) unter (S)
Winter-Nordatlantik	 mm (Zoll) (WNA)	 mm (Zoll) unter (S)
Holz-Tropen	 mm (Zoll) (HT)	 mm (Zoll) über (HS)
Holz-Sommer	 mm (Zoll) (HS)	 mm (Zoll) über (S)
Holz-Winter	 mm (Zoll) (HW)	 mm (Zoll) unter (HS)
Holz-Winter- Nordatlantik	 mm (Zoll) (HWNA)	 mm (Zoll) unter (HS)

Anmerkung: Freiborde und Lademarken, die überflüssig sind, brauchen nicht in das Zeugnis eingetragen zu werden.

Frischwasserabzug für alle Freiborde mit Ausnahme der Holz-Freiborde mm (Zoll). Für Holz-Freiborde mm (Zoll).

Die Oberkante des Decksstrichs, von der aus diese Freiborde gemessen werden, liegt mm (Zoll)-Deck an der Schiffsseite.



Datum der erstmaligen oder regelmäßigen Besichtigung

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Schiff besichtigt wurde und daß die Freiborde erteilt und die vorstehend aufgeführten Lademarken angemarkt wurden, wie es das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 vorschreibt.

Dieses Zeugnis gilt bis zum, vorbehaltlich regelmäßiger Überprüfung gemäß Artikel 14 (1) c) des Übereinkommens.

Ausgestellt in
(Ausstellungsort)

am 19
(Ausstellungsdatum) (Unterschrift des ausstellenden Bediensteten
und oder
(Siegel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäß ermächtigt worden ist.

.....
(Unterschrift)

- Anmerkungen:** 1. Läuft ein Schiff aus einem an einem Fluß oder Binnengewässer gelegenen Hafen aus, so ist ein Tieferladen entsprechend dem Gewicht des für den Verbrauch zwischen dem Auslaufhafen und der offenen See benötigten Treibstoffs und sonstiger Betriebsstoffe zulässig.
2. Befindet sich ein Schiff in Frischwasser von Einheitswichte, so kann die betreffende Lademarke entsprechend dem oben angegebenen Frischwasserabzug eintauchen. Bei Wasser von anderer als Einheitswichte wird ein Abzug im Verhältnis des Unterschiedes zwischen 1,025 und der tatsächlichen Wichte gewährt.

Rückseite des Zeugnisses

Hiermit wird bescheinigt, daß die regelmäßige Überprüfung gemäß Artikel 14 (1) c) des Übereinkommens ergeben hat, daß dieses Schiff den einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens entspricht.

Ort Datum
(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Ort Datum
(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Ort Datum
(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Ort Datum
(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Da dieses Schiff den Vorschriften des Übereinkommens entspricht, wird die Gültigkeit dieses Zeugnisses gemäß Artikel 19 (2) des Übereinkommens bis zum verlängert.

Ort Datum
(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis

(Dienstsiegel)

Ausgestellt nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 im Namen der Regierung von

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung des Staates)

durch

.....

.....

.....
(vollständige amtliche Bezeichnung der nach den Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 anerkannten zuständigen Person oder Stelle)

Name des Schiffes	Unterscheidungs- signal	Heimathafen

Hiermit wird bescheinigt, daß das vorgenannte Schiff auf Grund der Ermächtigung des Artikels 6 (2)/Artikels 6 (4) *) des Übereinkommens von 1966 von dessen Vorschriften befreit ist.

Nach Artikel 6 (2) ist das Schiff von folgenden Vorschriften des Übereinkommens befreit:

.....

.....

.....

Die Fahrt, für die nach Artikel 6 (4) eine Befreiung gewährt wird, geht von nach

Etwaige Bedingungen, unter denen die Befreiung nach Artikel 6 (2) oder Artikel 6 (4) gewährt wird:

.....

.....

.....

Dieses Zeugnis gilt bis zum, vorbehaltlich etwaiger regelmäßiger Überprüfungen nach Artikel 14 (1) c) des Übereinkommens.

Ausgestellt in
(Ausstellungsort)

am 19.....
(Ausstellungsdatum)

.....
(Unterschrift des ausstellenden Bediensteten)
und oder
(Siegel der ausstellenden Behörde)

Bei Unterzeichnung ist folgender Absatz hinzuzufügen:

Der Unterzeichnete erklärt, daß er von der genannten Regierung zur Ausstellung dieses Zeugnisses ordnungsgemäß ermächtigt worden ist.

.....
(Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen

Rückseite des Zeugnisses

Hiermit wird bescheinigt, daß dieses Schiff die Bedingungen, unter denen diese Befreiung gewährt wurde, weiterhin erfüllt.

Ort Datum

(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Ort Datum

(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Ort Datum

(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Ort Datum

(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Dieses Schiff erfüllt weiterhin die Bedingungen, unter denen diese Befreiung gewährt wurde, und die Gültigkeit dieses Zeugnisses wird nach Artikel 19 (4) a) des Übereinkommens bis zum verlängert.

Ort Datum

(Unterschrift und/oder Siegel der ausstellenden Behörde)

Denkschrift

I. Allgemeines

Das auch von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Internationale Freibord-Übereinkommen vom 5. April 1966 tritt am 21. Juli 1968 gemäß Artikel 28 völkerrechtlich in Kraft. Es wird das zurzeit geltende Internationale Übereinkommen über den Freibord der Kauffahrteischiffe vom 5. Juli 1930 (vgl. RGBl. 1933 II S. 707 ff.) ersetzen, das gemäß Konferenzempfehlung 1 (s. Anlage) nach dem Inkrafttreten des neuen Übereinkommens von der Bundesrepublik Deutschland in der Weise zu kündigen sein wird, daß die Kündigung zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens von 1966 wirksam wird.

Das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 hat ebenso wie das von 1930 den Zweck, durch eine international gültige Festsetzung von Mindestfreiborden — das sind diejenigen Linien, bis zu denen das Schiff im beladenen Zustand eintauchen darf — das menschliche Leben und Eigentum auf See zu schützen. Es behält die gleichen Grundsätze für die Berechnung und das Anmarken der Freiborde bei wie das Übereinkommen von 1930, enthält jedoch eine Anzahl bedeutender Neuerungen. Diese haben sich im Laufe der Jahre aus den Fortschritten der Schiffbautechnik, dem Anwachsen der Schiffsgrößen und den Erkenntnissen ergeben, die aus den neuesten meteorologischen Untersuchungsergebnissen gewonnen worden sind.

Das Übereinkommen gliedert sich in 34 Artikel, die allgemeine Vorschriften enthalten. Diesen sind als Bestandteile des Übereinkommens (vgl. Artikel 1) folgende Anlagen beigelegt, die die eigentlichen technischen Vorschriften enthalten:

Anlage I: Regeln zur Bestimmung des Freibords;

Anlage II: Zonen, Gebiete und Jahreszeiten (Vorschriften über die Witterungszonen, in denen die verschiedenen Freibordlinien gelten);

Anlage III: Zeugnisse.

Die Neuerungen gegenüber dem Übereinkommen von 1930 sind im wesentlichen folgende:

1. Unterschiedliche Freiborde für Schiffe des Typs A (Tanker für flüssige Ladungen) und des Typs B (sonstige Handelsschiffe).
2. Gegenüber dem Übereinkommen von 1930 verminderte Freiborde, die der technischen Entwicklung des Schiffbaus Rechnung tragen.
3. Erweiterung der Freibordtafeln, die jetzt Freiborde für Schiffe von 24 m bis 365 m Länge angeben.
4. Verschiedene Änderungen in der Einteilung der Zonen und Gebiete, in denen — auch unter Berücksichtigung der Jahreszeiten — unterschiedliche Freiborde gelten (tropische Zone, Sommerzone, Winterzone, besondere Winterzone für den

Nordatlantik). Dabei ergaben sich für die deutsche Handelsschiffahrt einige Verbesserungen (Fahrt nach Norwegen und um das Kap der Guten Hoffnung).

5. Alle unter das Übereinkommen fallenden Schiffe — ausgenommen die der nationalen Regelung unterliegenden wie z. B. die Fischereifahrzeuge — erhalten das Freibordzeugnis 1966. Besondere Ausnahmezeugnisse sind nur für zwei Fälle vorgesehen, nämlich:
 - a) für neuentwickelte Schiffstypen (Luftkissenfahrzeuge) und
 - b) für Schiffe, die nur ausnahmsweise eine Auslandsseereise unternehmen, für die das Übereinkommen gilt.
6. Die Vertragsstaaten sind nicht nur wie nach dem Freibord-Übereinkommen 1930 berechtigt, sondern verpflichtet, die in ihren Häfen befindlichen unter das Übereinkommen fallenden Schiffe der anderen Vertragsstaaten daraufhin zu kontrollieren, ob sich ein gültiges Freibordzeugnis an Bord befindet und ob die darin festgesetzten Bedingungen erfüllt sind.

II. Zum Übereinkommen und seinen Anlagen

A. Übereinkommen

Artikel 1 verpflichtet die Vertragsregierungen, alle Maßnahmen zur Verwirklichung der Vorschriften des Übereinkommens und seiner Anlagen, die einen Bestandteil des Übereinkommens bilden, zu treffen. Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen. Für die Anwendung der Übereinkommensvorschriften wichtig ist die Unterscheidung zwischen „neuen Schiffen“ und „vorhandenen Schiffen“. „Neue Schiffe“ sind Schiffe, deren Kiel am oder nach dem Tage des Inkrafttretens des Übereinkommens für jede Vertragsregierung gelegt wird. „Vorhandene Schiffe“ sind alle Schiffe, die keine neuen Schiffe sind.

Das Übereinkommen gilt gemäß Artikel 4 für die im Schiffsregister eines Vertragsstaates eingetragenen und für die nicht registrierten, die Flagge eines Vertragsstaates führenden Schiffe in der Auslandsfahrt, d. h. auf einer Seereise von einem Vertragsstaat aus nach einem Hafen außerhalb dieses Staates oder umgekehrt.

Die in Anlage I enthaltenen Freibordbestimmungen gelten insbesondere für neue Schiffe. Vorhandene Schiffe müssen zumindest die vor dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens für Schiffe in der Auslandsfahrt verbindlichen Anforderungen erfüllen, brauchen aber ihren Freibord keinesfalls zu vergrößern. Wollen sie aber einen nach dem vorliegenden Übereinkommen für sie günstigeren Freibord nutzen, müssen vorhandene Schiffe alle Erfordernisse dieses Übereinkommens erfüllen. Die Vorschriften der Anlage II über Zonen, Gebiete und Jahreszeiten gelten hingegen für neue und vorhandene Schiffe.

Nach Artikel 3 darf ein Schiff, auf das das Übereinkommen Anwendung findet, nach dessen Inkrafttreten nur dann eine Auslandfahrt antreten, wenn es gemäß dem Übereinkommen besichtigt und mit einer Freibordmarke und einem Internationalen Freibordzeugnis 1966 oder einem entsprechenden Ausnahmezeugnis versehen ist.

Da das Übereinkommen lediglich Mindestfreiborde festsetzt, kann jede Verwaltung auch einen größeren Freibord als den nach Anlage I bestimmten Mindestfreibord erteilen.

Vom Übereinkommen ausgenommen sind Kriegsschiffe, neue Schiffe von weniger als 24 m Länge, vorhandene Schiffe von weniger als 150 BRT, nicht gewerblichen Zwecken dienende Vergnügungsfahrzeuge, Fischereifahrzeuge und Schiffe, die ausschließlich auf bestimmten, weniger gefährlichen Gewässern verkehren (Art. 5). Die Vertragsregierungen können Befreiungen von den Vorschriften des Übereinkommens für gefahrlose Fahrten zwischen benachbarten Häfen und für neuartige Schiffstypen (z. B. Luftkissenfahrzeuge) gewähren, müssen sie jedoch mit Begründung der Zwischenstaatlichen Beratenden Seeschiffahrts-Organisation — im folgenden als „Organisation“ bezeichnet — zur Unterrichtung der Vertragsregierungen mitteilen (Art. 6). Entsprechende Befreiungsmöglichkeiten bestehen auch für einzelne Auslandfahrten von Schiffen, die gewöhnlich nicht in der Auslandfahrt eingesetzt sind. Zu Versuchszwecken können auch Sondergenehmigungen erteilt werden (Art. 9). Artikel 8 gestattet es jedem Vertragsstaat, einzelne in dem Übereinkommen bestimmte Vorkehrungen durch erprobte gleichwertige zu ersetzen und dies über die Organisation den anderen Vertragsstaaten mitzuteilen.

Nach Artikel 10 des Übereinkommens muß ein Schiff nach Reparaturen, Änderungen oder Umbauten zumindest den zuvor für das Schiff geltenden Vorschriften entsprechen. Vorhandene Schiffe dürfen in diesem Falle den für ein neues Schiff geltenden Vorschriften nicht in einem geringeren Umfang entsprechen als vorher. Größere Reparaturen, Änderungen, Umbauten und damit zusammenhängende Ausstattungsarbeiten sollen möglichst den Vorschriften für neue Schiffe entsprechen.

Von grundsätzlicher Bedeutung ist die Vorschrift des Artikels 12, wonach die jeweiligen, der Jahreszeit und der Zone oder dem Gebiet, in denen sich das Schiff befindet, entsprechenden Lademarken an den Schiffsseiten (die sogenannten Freibordmarken) beim Auslaufen, während der Reise oder bei der Ankunft des Schiffes niemals unter Wasser liegen dürfen. Ein Eintauchen der Lademarken ist ausnahmsweise unter bestimmten Voraussetzungen gestattet für Fahrten in Frischwasser sowie unter Berücksichtigung des Verbrauchs an Treibstoff und sonstigen Betriebsstoffen für das Auslaufen eines Schiffes aus einem an einem Fluß oder Binnengewässer gelegenen Hafen in die offene See.

Nach Artikel 13 werden die Schiffsbesichtigung und Überprüfung und das Anmarken des Freibordes an Schiffen durch Bedienstete der Vertragsregierungen ausgeführt. Die Vertragsregierungen können diese Aufgaben jedoch entweder für diesen Zweck ernann-

ten Besichtigern oder von ihr anerkannten Stellen übertragen. In der Bundesrepublik Deutschland ist gemäß Artikel 11 der Freibordverordnung vom 25. Dezember 1932 (RGBl. II S. 278) die See-Berufsgenossenschaft mit diesen Aufgaben betraut, die wiederum die Schiffsbesichtigung zur Bestimmung des Freibordes sowie die Berechnung und das Anmarken der Freibords dem Germanischen Lloyd, der deutschen Schiffsklassifikationsgesellschaft, übertragen hat.

Artikel 14 regelt die Schiffsbesichtigungen und Überprüfungen, die erstmalig vor der Indienststellung des Schiffes und danach in regelmäßigen Abständen vorgenommen werden müssen, um die Einhaltung der Übereinkommensvorschriften, insbesondere hinsichtlich der Schiffssicherheit, zu gewährleisten. Der bei diesen Besichtigungen festgestellte Zustand bezüglich Bau und Ausrüstung des Schiffes darf ohne Genehmigung der Verwaltung nicht geändert werden (Art. 15).

Die folgenden Artikel 16 bis 20 enthalten Vorschriften über die Ausstellung, Form, Geltungsdauer und Anerkennung der nach dem Übereinkommen auszustellenden internationalen Freibordzeugnisse und Freibordausnahmezeugnisse. Nach der oben genannten Freibordverordnung obliegt die Ausstellung dieser Zeugnisse der See-Berufsgenossenschaft. Ihre Geltungsdauer darf höchstens fünf Jahre betragen (Art. 19 Abs. 1 und Abs. 4a). Die Zeugnisse können für die Schiffe einer Vertragsregierung auf deren Ersuchen auch von einer anderen Vertragsregierung ausgestellt werden (Art. 17). Sie werden von allen Vertragsregierungen nach Maßgabe des Artikels 20 anerkannt. Artikel 21 verpflichtet die Vertragsstaaten, die in ihren Häfen befindlichen Schiffe der anderen Vertragsstaaten hinsichtlich des Freibords zu kontrollieren. Diese Kontrolle hat sich jedoch darauf zu beschränken, ob sich an Bord ein gültiges Zeugnis nach Maßgabe dieses Übereinkommens befindet. Ist dies der Fall, dann ist die Kontrolle darauf zu beschränken, daß

- a) das Schiff nicht über die in dem Zeugnis festgesetzten Grenzen hinaus beladen ist,
- b) die Lage der Freibordmarke am Schiff dem Zeugnis entspricht und
- c) am Schiffskörper und an den Aufbauten sowie an einzelnen für die Schiffssicherheit wesentlichen Einrichtungen und Vorkehrungen keine derartigen Änderungen eingetreten sind, nach denen das Schiff offenbar untauglich ist, ohne Gefahr für Menschenleben in See zu gehen. Besteht Anlaß zum Einschreiten, so hat der die Kontrolle durchführende Beamte alsbald schriftlich den Konsul oder den diplomatischen Vertreter des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, zu unterrichten.

Im innerdeutschen Bereich waren im Zusammenhang mit Freibordkontrollen gegenüber ausländischen Schiffen wiederholt Zweifel darüber aufgetreten, welche Behörde bei Feststellung einer Freibordüberschreitung zur Verhütung von Gefahren für Schiff, Besatzung oder Ladung zum Einschreiten verpflichtet ist, d. h. welche Behörde ein überladenes Schiff erforderlichenfalls festhalten kann. Artikel 11 Abs. 2

der Verordnung über den Freibord der Kauffahrteischiffe vom 25. Dezember 1932 (RGBl. II S. 278) läßt die Befugnis der Polizeibehörden, das Auslaufen eines Schiffes, das kein gültiges Freibordzeugnis besitzt oder das offenbar überladen ist, zu verhindern, unberührt. Eine anlässlich der erwähnten Zweifelsfragen im Jahre 1964 durchgeführte Besprechung zwischen dem Bundesverkehrsministerium, den Verkehrs- und Innenressorts der Küstenländer, der See-Berufsgenossenschaft und den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen des Küstenbereichs hat die Zuständigkeitsfrage wie folgt geklärt:

- a) In den Häfen sollen diejenigen Behörden für die Kontrolle und den polizeilichen Vollzug der Freibordbestimmungen zuständig sein, die von den jeweiligen Hafenträgern (Bund, Länder, Gemeinden) hierzu bestimmt werden. Dies kann entweder die Hafenbehörde (Hafenkapitän) oder die Wasserschutzpolizei sein. Die beratende Funktion der See-Berufsgenossenschaft als technische Fachbehörde und ihre Aufgaben als Unfallverhütungsbehörde werden hiervon nicht berührt. Die Durchsetzung der von der See-Berufsgenossenschaft insoweit empfohlenen Maßnahmen bleibt Sache der jeweiligen Vollzugsbehörden (Hafenbehörde, Wasserschutzpolizei).
- b) Werden auf den Bundeswasserstraßen Maßnahmen zur Durchsetzung der Freibordbestimmungen erforderlich, so sind die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als Schifffahrtspolizeibehörden für Anordnungen zuständig. Hierbei bedienen sie sich der Vollzugshilfe der Wasserschutzpolizei gemäß der Vereinbarung zwischen Bund und Küstenländern über die Ausführung der schifffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben.

Diese Rechtslage ist inzwischen durch das am 1. Mai 1965 in Kraft getretene Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (BGBl. II S. 833) bestätigt worden. Die zur innerstaatlichen Durchführung des vorliegenden Freibord-Übereinkommens erforderliche Freibordverordnung, die der Bundesverkehrsminister auf Grund dieses Gesetzes zu erlassen haben wird, soll diese Zuständigkeitsverteilung nochmals klarstellen. Im übrigen wird diese Durchführungsverordnung auch festzulegen haben, welche Verstöße gegen die Freibordbestimmungen künftig als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden sollen.

Artikel 23 verpflichtet jede Verwaltung zur Untersuchung von Seeunfällen, deren Auswirkungen unter Umständen Änderungen des Übereinkommens veranlassen könnten, sowie zur Übermittlung der Untersuchungsergebnisse an die Organisation. Dieser Verpflichtung genügt die Bundesrepublik Deutschland durch das Seeunfalluntersuchungsverfahren nach dem Gesetz über die Untersuchung von Seeunfällen vom 28. September 1935 (RGBl. I S. 1183).

Nach Artikel 24 bleiben alle bisher gültigen internationalen Vereinbarungen über Freibordfragen zwischen den am vorliegenden Übereinkommen beteiligten Staaten in Kraft, soweit Schiffe erfaßt sind, die nicht unter das vorliegende Übereinkommen fal-

len oder soweit vom vorliegenden Übereinkommen nicht behandelte Angelegenheiten geregelt werden. Artikel 25 gestattet den Vertragsstaaten die Vereinbarung besonderer Regeln im Einklang mit diesem Übereinkommen. Solche Regeln sind der Organisation zur Weiterleitung an alle Vertragsregierungen mitzuteilen.

Nach Artikel 26 sind die Vertragsregierungen verpflichtet, der Organisation bestimmte Unterlagen (Muster der Freibordzeugnisse, Wortlaut einschlägiger Rechtsvorschriften, Liste der nichtstaatlichen Stellen, die mit Freibordaufgaben betraut sind) zur Unterrichtung der anderen Vertragsstaaten zu übermitteln.

Die Artikel 27 bis 34 enthalten die üblichen Vorschriften über Unterzeichnung, Annahme und Beitritt, Inkrafttreten, Änderungsverfahren, Kündigung, Aussetzung und Registrierung des Übereinkommens.

B. Anlagen

Zu Anlage I

Im allgemeinen gestattet das neue Freibord-Übereinkommen für große Schiffe einen kleineren Freibord als bisher. Dafür enthält es aber schärfere Bestimmungen für den Schutz von Öffnungen in Decks und Aufbauten. Während die neue Konvention auf der einen Seite die Möglichkeit bietet, mehr Ladung zu befördern, stellt sie andererseits zum Schutz der Schiffe und des menschlichen Lebens auf See weitergehende Anforderungen an die Wasserdichtigkeit des Schiffskörpers und der Aufbauten, die Schutzvorrichtungen gegen an Bord gelangendes Seewasser sowie an die Stabilität und Unterteilung.

Besondere Bestimmungen über die bauliche Festigkeit des Schiffskörpers (Längs- und Querfestigkeitswerte) sind entfallen. Dabei ist von der Voraussetzung ausgegangen worden, daß Schiffe, die den Vorschriften einer von der Verwaltung anerkannten Klassifikationsgesellschaft entsprechen, genügend stark gebaut sind. Auch Festigkeitsvorschriften für die Endschotte von Aufbauten sind fortgelassen worden. Dagegen wurden aus der zulässigen Belastung und Durchbiegung abgeleitete Festigkeitsforderungen für Lukendeckel, losnehmbare Schiebebalken, Pontondeckel und wasserdichte Stahlluken-deckel neu aufgenommen.

Die im bisherigen Übereinkommen von 1930 enthaltenen Bestimmungen über die Verschlusvorrichtungen der Klasse II sind fortgefallen. Infolgedessen werden künftig nur solche Aufbauten bei der Ermittlung des Freibords berücksichtigt, deren Zugangsöffnungen durch Türen aus Stahl unter Verwendung von Dichtungen wetterdicht gemacht werden können. Diese Änderung dient zweifellos dazu, die Reeder zu bewegen, ihre Schiffe mit wirksamen Verschlusvorrichtungen auszurüsten, und stellt daher einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Schiffssicherheit dar.

Die Einteilung der Schiffe in Dampfer und Tanker, wie sie das Übereinkommen von 1930 vorsah, wurde abgeschafft. Stattdessen wurde eine Unterteilung in Typ „A“-Schiffe (Tanker) und Typ „B“-Schiffe (Trockenfrachter) vorgenommen.

Tanker für die Beförderung flüssiger Massengutladungen werden als die sichersten Schiffe betrachtet, weil ihre Ladetanks nur kleine, durch wasserdichte Deckel aus Stahl oder gleichwertigem Werkstoff abgeschlossene Zugangsöffnungen besitzen und diese somit einen sicheren Schutz gegen einen Wassereintritt in die Tanks bieten. Aus diesem Grunde erhalten die Typ „A“-Schiffe (Tanker) in Zukunft auch den niedrigsten Freibord. Tanker mit einer Länge von 60 m und darüber werden nach der neuen Konvention je nach Schiffslänge um etwa 12% bis 15% kleinere Freiborde erhalten als bisher.

Typ „A“-Schiffe mit einer Länge von mehr als 150 m, die im beladenen Zustand leere Abteilungen haben, müssen dem Vollaufen einer dieser leeren Laderäume standhalten, ohne dabei gewisse Grenzwerte hinsichtlich der Endschwimmlage, des größten Krängungswinkels infolge unsymmetrischer Überflutung sowie der metazentrischen Höhe im überfluteten Zustand zu überschreiten. Ist ein derartiges Schiff länger als 225 m, so ist auch der Maschinenraum als eine solche flutbare Abteilung zu betrachten. Daher muß die Erfüllung dieser Forderungen durch Leckstabilitätsrechnungen nachgewiesen werden, wenn der zulässige Mindestfreibord in Anspruch genommen wird.

Zu den Typ „B“-Schiffen gehören die Trockenfrachter und somit alle jene Schiffe, die nicht den Bestimmungen für die Typ „A“-Schiffe entsprechen. Typ „B“-Schiffe, deren Ladeluken auf freiliegenden Freibord- und Aufbaudecks mit losnehmbaren hölzernen Lukendeckeln mit Persenningen und Schalkvorrichtungen versehen sind, behalten die Dampfer-Freiborde der Konvention von 1930, wobei jedoch für Schiffe mit einer Länge von weniger als 120 m der Tabellenfreibord um bis zu 5 cm vergrößert worden ist. Dies hat sich auf Grund von Erfahrungen als notwendig erwiesen und soll gleichzeitig für die Reeder ein Anreiz sein, die bedeutend sicherere Lukenabdeckung aus Stahl zu bevorzugen.

Typ „B“-Schiffen mit stählernen Lukenabdeckungen, die den diesbezüglichen Vorschriften des neuen Übereinkommens entsprechen, werden kleinere Freiborde, die von der Schiffslänge abhängig sind, erteilt. Dabei ergibt sich für Schiffe mit einer Länge von über 100 m gegenüber den seinerzeitigen Dampfer-Freiborden der Konvention von 1930 eine Vergünstigung von etwa 10%.

Erfüllen über 100 m lange Typ „B“-Schiffe die baulichen Auflagen der Typ „A“-Schiffe hinsichtlich der Endschwimmlage, wenn eine beschädigte Abteilung, mit Ausnahme des Maschinenraumes, überflutet wird, der Stärke und Sicherungsvorkehrungen der Lukenabdeckungen, der Lenzeinrichtungen und Schutzmaßnahmen für die Besatzung, so können die Freiborde verringert werden. Diese Verringerung, die bis zu 60% des Unterschiedes zwischen den Tafelwerten für Schiffe des „A“ und „B“ betragen kann, wird sich aber vorwiegend bei Massengutfrachtern und ähnlichen Spezialschiffen auswirken, weil die Schottunterteilung üblicher Trockenfrachter verhältnismäßig weit ist.

Einer weiteren Gruppe von Typ „B“-Schiffen kann unter bestimmten Bedingungen sogar der Freibord

eines Typ „A“-Schiffes erteilt werden. Neben anderen hierfür festgelegten Voraussetzungen muß ein solches Schiff mit einer Länge von weniger als 225 m vor allem dem Vollaufen zweier längsschiffs benachbarter Abteilungen — den Maschinenraum ausgenommen — standhalten. Bei einer Schiffslänge von über 225 m ist dieser Nachweis zusätzlich für den Maschinenraum — für sich betrachtet — zu erbringen. Diese Vergünstigung wird für gewisse Erzfrachter in Betracht kommen.

Während im „Internationalen Übereinkommen über den Freibord der Kauffahrteischiffe“ vom 5. Juli 1930 Grundfreiborde für Tanker bis zu einer Länge von 183 m und für Dampfer bis zu einer Länge von 228,6 m festgelegt worden waren, enthält das neue Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 erweiterte Grundfreiborde für Schiffe bis zu 365 m Länge. Die Grundfreiborde für die Typ „A“-Schiffe sind in der Tabelle A der Regel 28, diejenigen für die Typ „B“-Schiffe in der Tabelle B der gleichen Regel zusammengefaßt.

Hinsichtlich der Berichtigungen, die bei der Berechnung der Freiborde auf Grund der Tabellenwerte erforderlich sind, sind keine einschneidenden Änderungen gegenüber der Konvention von 1930 vorgenommen worden. Hier sind lediglich die bisher zu berücksichtigende Berichtigung für die Balkenbucht sowie der Glatteck-Zuschlag in Fortfall gekommen. An Stelle des letztgenannten Zuschlages ist jedoch eine Bestimmung aufgenommen worden, nach der Schiffe mit einer Länge von weniger als 100 m einen längenabhängigen Zuschlag zum Freibord erhalten, wenn ihre geschlossenen Aufbauten kürzer als 35 v. H. der Schiffslänge sind.

Eine bemerkenswerte Neuerung des Übereinkommens von 1966 stellt die in Regel 39 enthaltene Vorschrift über die Mindestbughöhe dar. Sie kann entweder durch Vergrößerung des Freibordes oder durch Hochziehen des Sprunges in der vorderen Schiffshälfte oder durch Anordnung einer Back erreicht werden. Diese Bestimmung macht die bisher bestehende Forderung einer Back bei Tankern überflüssig.

Auf Grund der Überlegung, daß eine Holzdeckslast einem Schiff einen gewissen zusätzlichen Auftrieb und einen besseren Schutz gegen die See verleiht, ist die Möglichkeit, einem Schiff einen Holzfreibord zu erteilen, beibehalten worden. Auch die hierbei zu erfüllenden besonderen Bedingungen hinsichtlich der Bauart des Schiffes, der Stauung der Ladung, der Stabilität sowie des Schutzes der Besatzung und der Ruderanlage sind im wesentlichen unverändert geblieben.

Besondere Regeln für die Berechnung des Freibordes von Segelschiffen sind fortgefallen. Diese Schiffe werden ebenso wie Schlepper, Leichter, Schuten usw. nach den Bestimmungen für Fahrzeuge mit mechanischem Antrieb unter Berücksichtigung gewisser Zusätze behandelt, sofern solche von der Verwaltung für nötig befunden werden.

Zu Anlage II

Unter Berücksichtigung der neuesten meteorologischen Untersuchungsergebnisse, der erheblichen

Verbesserung und Verbreitungsmöglichkeit langfristiger Wettervorhersagen sowie der Vervollkommnung der Schiffe selbst konnten hinsichtlich der Einteilung in Zonen, Gebiete und Jahreszeiten weitgehende Erleichterungen geschaffen werden.

Von erheblicher Bedeutung ist, daß für Schiffe von über 100 m Länge die Ostsee, das Schwarze Meer und das Mittelmeer zu ganzjährigen Sommerzonen erklärt worden sind. Für Schiffe bis zu 100 m Länge gilt jedoch auch künftig die Winterzone in der Ostsee vom 1. November bis 31. März, im nördlichen Teil des Schwarzen Meeres vom 1. Dezember bis 28./29. Februar und im Golf von Lyon vom 16. Dezember bis 15. März.

Ferner ist die Sommerzone vor der südspanischen und portugiesischen Küste bis zum Kap Toriñana ausgedehnt worden. Das gleiche trifft für ein Gebiet südlich von Kapstadt zu, so daß das Kap der Guten Hoffnung nunmehr ganzjährig mit Sommerfreibord umfahren werden kann. Vor der westafrikanischen Küste ist die Tropenzone bis zum Breitengrad 30° N erweitert worden.

Von besonderer Bedeutung ist außerdem, daß das gesamte Gebiet vor der norwegischen Küste in die jahreszeitliche Nordatlantik-Winterzone II einbezo-

gen worden ist. Die Sommerzone für dieses Gebiet wurde auf die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober festgelegt.

Weitere Ausweitungen der Sommerzone sind vor der Ost- und Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika, vor der Ostküste von Südamerika und in den Gewässern um Japan vorgenommen worden.

Zu Anlage III

Das neue „Internationale Freibordzeugnis (1966)“ ist auf Grund bisheriger Erfahrungen als Einheitszeugnis abgefaßt worden, das für alle Schiffsarten und Fahrtbereiche benutzt werden soll. Neuartig sind die zur Erleichterung bei einer Kontrolle aufgenommenen Angaben über die Länge und den Typ des Schiffes, sowie Angaben darüber, ob es sich um ein „neues“ oder „vorhandenes“ Schiff im Sinne des Übereinkommens von 1966 handelt.

Ein „Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis“ ist für besondere Fälle vorgesehen, in denen die Verwaltung ein Schiff von der Erfüllung der Vorschriften dieses Übereinkommens aus bestimmten Gründen ganz oder teilweise befreit.

Anlage zur Denkschrift

Empfehlungen

Die Konferenz hat folgende Empfehlungen angenommen:

Empfehlung 1

**Kündigung des Internationalen Übereinkommens
von 1930
über den Freibord der Kauffahrteischiffe**

Die Konferenz empfiehlt,

1. daß die Regierungen das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 so bald wie möglich annehmen und daß die Regierungen, die dem Übereinkommen beitreten, das Internationale Übereinkommen von 1930 über den Freibord der Kauffahrteischiffe kündigen und in gegenseitiger Zusammenarbeit sicherstellen sollen, daß ihre jeweiligen Kündigungen zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens von 1966 wirksam werden;

2. daß die Regierungen, die das Übereinkommen von 1930 kündigen, die Bestimmungen des Übereinkommens von 1966 über vorhandene Schiffe, insbesondere Artikel 4 Absatz 4, berücksichtigen sollen.

Empfehlung 2

**Schiffe, für die das Internationale
Freibord-Übereinkommen von 1966 nicht gilt**

Die Konferenz empfiehlt den Vertragsregierungen, etwaige Regelungen über

1. ihre neuen Schiffe von weniger als 24 Metern (79 Fuß) Länge in der Auslandfahrt,
2. ihre vorhandenen Schiffe von weniger als 150 Bruttoregistertonnen, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind,
3. ihre Schiffe, die unter schwierigen, die üblichen Gefahren einer Auslandfahrt aufweisenden Bedingungen in der Inlandfahrt eingesetzt sind,

soweit durchführbar und angemessen nach den Grundsätzen und Bestimmungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 abzufassen.

Empfehlung 3

Mindestfreiborde für Fischereifahrzeuge

Die Konferenz, welche die Möglichkeit erörtert hat, Lademarken für Fischereifahrzeuge zu erteilen, empfiehlt, daß die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation Untersuchungen über den Mindestfreibord für derartige Fahrzeuge durchführen soll, damit diesbezügliche international empfohlene Normen aufgestellt werden können.

Empfehlung 4

Zusammenfassung der Übereinkommen

Die Konferenz, welche die gemeinsamen Ziele des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 in bezug auf den Schutz des menschlichen Lebens und Eigentums auf See anerkennt, empfiehlt, daß die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation die Wechselbeziehungen zwischen den Bestimmungen der beiden Übereinkommen prüfen soll, um Anregungen für ihre Zusammenfassung zu einem einzigen internationalen Übereinkommen vorzulegen.

Empfehlung 5

Grenzen zwischen Binnengewässern und der See

Die Konferenz empfiehlt, daß jede Vertragsregierung jeder anderen Vertragsregierung auf Wunsch Einzelheiten über die Grenzen zwischen Binnengewässern und der See, die sie für die Zwecke des Artikels 12 Absatz 3 des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 anzuwenden beabsichtigt, zur Verfügung stellen soll.