

მუხლი I

ძირითადი ვალდებულებები

1. წინამდებარე ოქმის მხარეები იღებენ ვალდებულებას განახორციელონ წინამდებარე ოქმის დებულებები და მისი დანართები, რომელიც წარმოადგენს წინამდებარე ოქმის განუყოფელ ნაწილს. წინამდებარე ოქმზე ნებისმიერი მითითება, იმავდროულად, მოიცავს მის დანართებზე მითითებასაც.
2. წინამდებარე ოქმის მხარეები, 1966 წლის სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციას (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „კონვენცია“), მისი 29-ე მუხლის გარდა, იყენებენ წინამდებარე ოქმით დადგენილი ცვლილებებისა და დამატებების შესაბამისად.
3. იმ სახელმწიფოს დროშის ქვეშ მცურავ ხომალდებთან მიმართებით, რომელიც არ წარმოადგენს კონვენციისა და წინამდებარე ოქმის მხარეს, წინამდებარე ოქმის მხარეები კონვენციისა და წინამდებარე ოქმის მოთხოვნებს გამოიყენებენ იმგვარად, რომ ამგვარ ხომალდებზე აღარ გავრცელდეს ხელსაყრელი მოპყრობის რეჟიმი.

მუხლი II

მოქმედი მოწმობები

1. ოქმის ნებისმიერი სხვა დებულებების მიუხედავად, ყოველი საერთაშორისო სატვირთო მარკის მოწმობა, რომელიც მოქმედია წინამდებარე ოქმის იმ სახელმწიფოს მთავრობისთვის ძალაში

შესვლის მომენტისათვის ვისი დროშითაც დაცურავს ხომალდი, ძალაში რჩება მისი მოქმედების ამოწურვამდე.

2. წინამდებარე ოქმის მხარე არ გასცემს მოწმობებს სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის, 1966 დებულებების საფუძველზე და მათ შესაბამისად, რომელიც მიღებულია 1966 წლის 5 აპრილს.

მუხლი III ინფორმაციის გაზიარება

წინამდებარე ოქმის მხარეები იღებენ ვალდებულებას საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „ორგანიზაცია“) გენერალურ მდივანს გაუზიარონ და გადასცენ:

(a) კანონების, ბრძანებულებების, ბრძანებებისა და რეგულაციების ტექსტები და სხვა აქტები, რომელიც მიღებული და გამოქვეყნებულია წინამდებარე ოქმის ფარგლებში არსებულ სხვადასხვა საკითხებთან დაკავშირებით;

(b) დასახელებულ მკვლევართა ან აღიარებულ ორგანიზაციათა ნუსხა, რომელნიც უფლებამოსილი არიან მხარეთა სახელით იმოქმედონ სატვირთო მარკის საკითხების ადმინისტრირებისას სხვა მხარეთათვის ცნობების დასაგზავნად მათი ოფიცრების ინფორმირებისთვის, და დასახელებულ მკვლევართა და აღიარებული ორგანიზაციებისათვის დელეგირებული უფლებამოსილების სპეციფიური ვალდებულებებისა და პირობების შესახებ შეტყობინება;

(c) წინამდებარე ოქმის საფუძველზე გამოცემული მათი მოწმობების ნიმუშთა საკმარისი რაოდენობა.

მუხლი IV ხელმოწერა, რატიფიკაცია, მიღება, დამტკიცება და შეერთება

1. წინამდებარე ოქმი ხელმოსაწერად ღიაა ორგანიზაციის შტაბ-ბინაში 1989 წლის 1 მარტიდან 1990 წლის 28 თებერვლამდე და შემდგომ რჩება ღიად შეერთებისათვის. მე-3 პუნქტის დებულებების შესაბამისად, სახელმწიფოებს წინამდებარე ოქმის სავალდებულოდ აღიარება შეუძლიათ:

(a) ხელმოწერის გზით რატიფიკაციის, მიღებისა და დამტკიცების გარეშე; ან

(b) რატიფიკაციის, მიღების ან დამტკიცების პირობით ხელმოწერის გზით, რომელსაც მოყვება რატიფიკაცია, მიღება ან დამტკიცება; ან

(c) შეერთებით;

2. რატიფიკაციას, მიღებას, დამტკიცებას ან შეერთებას შესაბამისი ძალა ეძლევა ორგანიზაციის გენერალურ მდივანთან შესაბამისი სიგელის დეპონირებით.

3. წინამდებარე ოქმი შეიძლება ხელმოწერილ იქნეს დათქმის გარეშე, რატიფიცირებულ იქნეს, მიღებულ იქნეს, დამტკიცებულ იქნეს ან მასთან შეერთება შესაძლებელია მხოლოდ იმ სახელმწიფოების მიერ, რომელთაც კონვენციას ხელი მოაწერეს დათქმის გარეშე, მიიღეს ან შეუერთდნენ მას.

მუხლი V ძალაში შესვლა

1. წინამდებარე ოქმი ძალაში შედის ქვემოთ მოცემული ორივე პირობის დადგომის დღიდან თორმეტი თვის შემდეგ:

(a) არანაკლებ თხუთმეტი სახელმწიფოს მიერ, რომელთა გაერთიანებული სანაოსნო ფლოტი მოიცავს მსოფლიოს სანაოსნო ხომალდების მთლიანი ტონაჟის არანაკლებ ორმოცდაათ პროცენტს, IV მუხლის შესაბამისად ოქმის სავალდებულოდ აღიარება, და

(b) ზღვაზე სიცოცხლის უსაფრთხოების შესახებ 1974 წლის კონვენციის 1988 წლის ოქმის ძალაში შესვლის პირობების დადგომა,

ამავდროულად წინამდებარე ოქმი ძალაში არ შედის 1992 წლის 1 თებერვლამდე.

2. იმ სახელმწიფოთათვის, რომელთაც წინამდებარე ოქმთან დაკავშირებული რატიფიკაციის, მიღების, დამტკიცების ან შეერთების სიგელის დეპონირება მოახდინეს მისი ძალაში შესვლის პირობების დადგომის შემდგომ, მაგრამ მისი ძალაში შესვლის თარიღამდე, რატიფიკაციას, მიღებას, დამტკიცებას ან შეერთებას შესაბამისი ძალა მიენიჭება წინამდებარე ოქმის ძალაში შესვლის დღეს ან სიგელის დეპონირების თარიღიდან სამი თვის შემდეგ, იმისდა მიხედვით თუ რომელი თარიღი დადგება უფრო გვიან.

3. რატიფიკაციის, მიღების, დამტკიცების ან შეერთების ყოველი სიგელი, რომელიც დეპონირებულია წინამდებარე ოქმის ძალაში შესვლის თარიღის შემდგომ, ძალას იძენს დეპონირების თარიღიდან სამი თვის შემდეგ.

4. წინამდებარე ოქმის მიმართ განხორციელებული ცვლილების ან წინამდებარე ოქმის მხარეთა შორის კონვენციასთან მიმართებით განხორციელებული ცვლილების VI მუხლის შესაბამისად მიღების თარიღის შემდგომ დეპონირებული რატიფიკაციის, მიღების, დამტკიცების ან შეერთების სიგელი, ვრცელდება იმ ცვლილებებზეც რომელიც შეტანილ იქნა წინამდებარე ოქმში ან კონვენციაში.

მუხლი VI ცვლილებები

1. წინამდებარე ოქმსა და წინამდებარე ოქმის მხარეებს შორის კონვენციაში შეიძლება შეტანილ იქნეს ცვლილებები ქვემოთ მოცემულ პუნქტებში დადგენილი პროცედურების მიხედვით.

2. ორგანიზაციის ფარგლებში განხილვის შედეგად მიღებული ცვლილებები:

(a) წინამდებარე ოქმის მხარის მიერ შემოთავაზებული ყოველი ცვლილება წარედგინება ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს, რომელიც შემდგომ ორგანიზაციის ყველა წევრსა და

კონვენციის ყველა ხელშემკვერელ მთავრობას დაუგზავნის მას მის განხილვამდე სულ მცირე ექვსი თვით ადრე.

(b) ზემოაღნიშნული სახით შემოთავაზებული და დაგზავნილი ყოველი ცვლილება განსახილველად გადაეცემა ორგანიზაციის საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტს.

(c) სახელმწიფოები, რომლებიც არიან წინამდებარე ოქმის მხარეები, იმისდა მიუხედავად არიან თუ არა ისინი ორგანიზაციის წევრები, უფლებამოსილი არიან, ცვლილებათა განსახილველად და მისაღებად, მონაწილეობა მიიღონ საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტის პროცედურებში.

(d) ცვლილებების მიღება ხდება (c) ქვეპუნქტის მიხედვით გაფართოებულ საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტში (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „გაფართოებული საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტი“) დამსწრე და ხმის მიცემი წინამდებარე ოქმის მხარეთა სამი-მესამედის უმრავლესობის მიერ, იმ პირობით, რომ მხარეთა სულ მცირე ერთი-მესამედი ესწრება ხმის მიცემის პროცესს.

(e) (d) ქვეპუნქტის შესაბამისად მიღებული ცვლილებები, მათი აღიარების მიზნით, ორგანიზაციის გენერალური მდივნის მიერ დაიგზავნება წინამდებარე ოქმის ყველა მხარესთან.

(f) (i) წინამდებარე ოქმის მუხლის ან დანართი A - ს ცვლილება ან წინამდებარე ოქმის მხარეთა შორის კონვენციის მუხლის ცვლილება, მიღებულად ითვლება იმ დღეს, როდესაც მის აღიარებას მოახდენს წინამდებარე ოქმის მხარეთა ორი-მესამედი.

(ii) წინამდებარე ოქმის დანართი B - ს ცვლილება ან წინამდებარე ოქმის მხარეთა შორის კონვენციის დანართის ცვლილება, მიღებულად ითვლება:

(aa) მათ მიერ ასაღიარებლად, წინამდებარე ოქმის მხარეთათვის გადაცემის თარიღიდან ორი წლის ვადის გასვლის შემდეგ; ან

(bb) განსხვავებული ვადის გასვლის შემდეგ, რომელიც არ უნდა იყოს ერთ წელზე ნაკლები, თუ ცვლილების მიღებისას გაფართოებულ საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტში დამსწრე და ხმის მიცემი მხარეები ორი-მესამედის უმრავლესობით ამრიგად განსაზღვრავენ.

მიუხედავად ამისა, თუ განსაზღვრულ ვადაში მხარეთა ერთ-მესამედზე მეტი ან ის მხარეები, რომელთა გაერთიანებული სანაოსნო ფლოტი მოიცავს ყველა მხარის სანაოსნო ხომალდების მთლიანი ტონაჟის არანაკლებ ორმოცდაათ პროცენტს, ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს აცნობებენ, რომ ისინი ეწინააღმდეგებიან ცვლილებას, ჩაითვლება რომ ცვლილება არ იქნა მიღებული.

(g) (i) (f)(i) ქვეპუნქტში მითითებული ცვლილება, წინამდებარე ოქმის იმ მხარეებთან მიმართებით, რომელთაც იგი აღიარეს, ძალაში შედის იმ თარიღიდან ექვსი თვის შემდეგ როდესაც იგი მიღებულად ჩაითვალა, და იმ მხარესთან მიმართებით, რომელმაც იგი აღიარა აღნიშნული თარიღის შემდგომ, ამ მხარის მიერ აღიარების თარიღიდან ექვსი თვის შემდეგ.

(ii) (f)(ii) ქვეპუნქტში მითითებული ცვლილება, წინამდებარე ოქმის ყველა მხარესთან მიმართებით ძალაში შედის იმ დღიდან ექვსი თვის შემდეგ, როდესაც იგი მიღებულად

ჩაითვალა, გარდა იმ მხარეებისა, რომელნიც შეეწინააღმდეგნენ ცვლილებას აღნიშნული ქვეპუნქტის საფუძველზე და რომელთაც უკან არ გაუწვევიათ ამგვარი წინააღმდეგობა.

მიუხედავად ამისა, ძალაში შესვლისთვის დადგენილი თარიღის დადგომამდე, ნებისმიერ მხარეს შეუძლია შეატყობინოს ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს, რომ იგი საკუთარ თავთან მიმართებით გამორიცხავს ცვლილების მოქმედებას იმ ვადით, რომელიც მისი ძალაში შესვლის დღიდან არ უნდა აღემატებოდეს ერთ წელს, ან იმ ვადით რამდენიც შეიძლება განისაზღვროს ცვლილების მიღებისას, გაფართოებული საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტში დამსწრე და ხმის მიმცემი მხარეების ორი-მესამედის უმრავლესობის მიერ.

3. ცვლილებები კონფერენციის მეშვეობით:

(a) წინამდებარე ოქმის მხარის მოთხოვნის საფუძველზე, რასაც თან ერთვის მხარეთა სულ მცირე ერთი მესამედის თანხმობა, ორგანიზაცია მართავს მხარეთა კონფერენციას წინამდებარე ოქმისა და კონვენციის ცვლილებების განსახილველად.

(b) ამგვარი კონფერენციის შედეგად, დამსწრე და ხმის მიმცემ მხარეთა ორი მესამედის უმრავლესობით მიღებული ყოველი ცვლილება ორგანიზაციის გენერალური მდივნის მიერ იგზავნება ყველა მხარესთან, მათ მიერ ცვლილების აღიარების მიზნით.

(c) თუ კონფერენცია სხვაგვარად არ გადაწყვეტს, ცვლილება აღიარებულად ითვლება და ძალაში შედის 2(f) და 2(g) ქვეპუნქტებით დადგენილი პროცედურის შესაბამისად, სადაც გაფართოებულ საზღვაო უსაფრთხოების კომიტეტზე გაკეთებული მითითებები ითვლება კონფერენციაზე მითითებებად.

4. (a) წინამდებარე ოქმის მხარე, რომელმაც აღიარა 2(f)(ii) ქვეპუნქტში ნახსენები ცვლილება, რომელიც ძალაში შევიდა, არ არის ვალდებული გაავრცელოს წინამდებარე ოქმის სარგებელი იმ სახელმწიფო მხარის დროშით მცურავი ხომალდისთვის გაცემულ მოწმობებზე, რომელიც ზემოაღნიშნული ქვეპუნქტის დებულებების შესაბამისად, ცვლილების წინააღმდეგ წავიდა და უკან არ გაუწვევია ამგვარი წინააღმდეგობა, იმ შემთხვევაში თუ ამგვარი მოწმობები ეხება საკითხებს რომელიც რეგულირდება ცვლილების მეშვეობით.

(b) წინამდებარე ოქმის მხარე, რომელმაც აღიარა 2(f)(ii) ქვეპუნქტში მითითებული ცვლილება, რომელიც ძალაში შევიდა, ავრცელებს წინამდებარე ოქმის სარგებელს იმ სახელმწიფო მხარის დროშით მცურავი ხომალდისთვის გაცემულ მოწმობებზე, რომელმაც 2(g)(ii) ქვეპუნქტის დებულებების შესაბამისად, ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს აცნობა, რომ იგი საკუთარ თავთან მიმართებით გამორიცხავს ცვლილების მოქმედებას.

5. თუ სხვაგვარად არ არის დადგენილი, წინამდებარე მუხლის საფუძველზე მიღებული ყოველი ცვლილება, რომელიც ეხება ხომალდის სტრუქტურას გამოიყენება მხოლოდ იმ ხომალდების მიმართ, რომელთა კილსაც საძირკველი ჩაეყარა ან იმყოფება მშენებლობის მსგავს სტადიაში ცვლილების ძალაში შესვლის დღეს ან ძალაში შესვლის დღის შემდგომ.

6. 2(g)(ii) ქვეპუნქტის საფუძველზე გაკეთებული ყოველი განცხადება ცვლილების აღიარების ან მასთან წინააღმდეგობის შესახებ ან ნებისმიერი შეტყობინება წერილობით გადაეცემა ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს, რომელიც წინამდებარე ოქმის ყველა მხარეს აცნობებს ყოველი ამგვარი წარდგინებისა და მისი მიღების თარიღის შესახებ.

7. ორგანიზაციის გენერალური მდივანი წინამდებარე ოქმის ყველა მხარეს აცნობებს ამ მუხლის საფუძველზე ძალაში შესული ყოველი ცვლილების შესახებ, თითოეული ცვლილების ძალაში შესვლის თარიღთან ერთად.

მუხლი VII დენონსაცია

1. წინამდებარე ოქმი შეიძლება დენონსირებულ იქნეს ნებისმიერი მხარის მიერ, წინამდებარე ოქმის ამ მხარისათვის ძალაში შესვლიდან ხუთი წლის ვადის გასვლის შემდეგ ნებისმიერ დროს.
2. დენონსაცია ძალას იძენს ორგანიზაციის გენერალური მდივნისთვის დენონსაციის სიგელის დეპონირებით.
3. დენონსაცია ძალას იძენს ორგანიზაციის გენერალური მდივნის მიერ სიგელის მიღებიდან ერთი წლის შემდეგ, ან იმ დროის შემდეგ, რომელიც შესაძლოა დადგენილ იქნეს დენონსაციის სიგელში.
4. მხარის მიერ კონვენციის დენონსაცია ითვლება წინამდებარე ოქმის ამ მხარის მიერ დენონსაციადაც. ამგვარი დენონსაცია ძალას იძენს იმავე დღეს, რა დღესაც კონვენციის დენონსაცია მისი 30-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით შედის ძალაში.

მუხლი VIII დეპოზიტარი

1. წინამდებარე ოქმი გადაეცემა ორგანიზაციის გენერალურ მდივანს (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „დეპოზიტარი“).
2. დეპოზიტარი:
 - (a) ყველა სახელმწიფოთა მთავრობებს, რომლებმაც ხელი მოაწერეს ან შეუერთდნენ წინამდებარე ოქმს, აცნობებს:
 - (i) ყოველი ახალი ხელმოწერის ან სარატიფიკაციო, მიღების, დამტკიცების ან შეერთების სიგელის დეპონირების შესახებ, შესაბამისი თარიღის მითითებით;
 - (ii) წინამდებარე ოქმის ძალაში შესვლის თარიღს;
 - (iii) წინამდებარე ოქმის ყოველი დენონსაციის სიგელის დეპონირების შესახებ, სიგელის მიღებისა და დენონსაციის ძალაში შესვლის თარიღის მითითებით;
 - (b) წინამდებარე ოქმის ხელმომწერ ან ოქმთან შეერთებულ სახელმწიფოთა მთავრობებს გადასცემს წინამდებარე ოქმის დამოწმებულ ასლებს.
3. წინამდებარე ოქმის ძალაში შესვლისთანავე, მისი დამოწმებული ასლი დეპოზიტარის მიერ გადაეცემა გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის სამდივნოს გაეროს ქარტიის 102-ე მუხლის შესაბამისად რეგისტრაციისა და გამოქვეყნებისთვის.

მუხლი IX

ენები

წინამდებარე ოქმი დადებულია ერთ დედნად არაბულ, ჩინურ, ინგლისურ, ფრანგულ, რუსულ და ესპანურ ენებზე. ყოველი ტექსტი თანაბრად აუთენტურია.

შესრულებულია ლონდონში, ათას ცხრაას ოთხმოცდარვა წლის ნოემბრის თვის მეთერთმეტე დღეს.

რის დასტურადაც, თავიანთი მთავრობების მიერ სათანადოდ უფლებამოსილმა ქვემოთ ხელმომწერებმა, ხელი მოაწერეს წინამდებარე ოქმს.

დანართი A

1966 წლის სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის მუხლების
ცვლილებები და დამატებები

მუხლი 2

განმარტებები

პუნქტი (8) - ის მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„(8) „სიგრძე“ ნიშნავს ისეთ სიგრძეს, რომელიც ტოლია ხომალდის სრული სიგრძის 96%-ისა, აღებული წყალგამყოფი ხაზის მიხედვით წყალწვისას, რომელიც ტოლია კილიდან გაზომილი წყალზედა გემბანის თეორიული სიმაღლის 85%-ისა, აღებული იმავე წყალგამყოფი ხაზის მიხედვით, იმისდა მიხედვით, რომელია მეტი. სადაც გემის ღერძის კონტური წყლის ხაზის ზემოთ ბორტის თეორიული სიღრმის სულ მცირე 85%-ზე გრესილი ფორმისაა, მთლიანი სიგრძე, როგორც წინა ტერმინალი ასევე ხომალდის ცხვირის ღერძი შესაბამისად აღებულ უნდა იქნას ვერტიკალურ პროექციაზე ღერძის კონტურის მომდევნო წერტილის იმავე წყლის ხაზზე (წყლის ხაზის ზემოთ). დიფერენტიტ დაპროექტებულ ხომალდებზე წყალგამყოფი ხაზი, რომლითაც იზომება სიგრძე, უნდა იყოს კონსტრუქციული წყალგამყოფი ხაზის პარალელური.“

ემატება ახალი პუნქტი (9), რომელიც შემდეგნაირად იკითხება:

„ (9) „წლისთავი“ ნიშნავს ყოველი წლის დღეს და თვეს რომელიც შეესაბამება შესაბამისი მოწმობის ვადის გასვლის თარიღს.“

მუხლები 3, 12, 16 და 21

ამ მუხლების მოქმედ ტექსტში იშლება საერთაშორისო სატვირთო მარკის მოწმობასთან მიმართებით გაკეთებული მითითებები „(1966)“-ზე.

შესრულება

პუნქტი (3) - ის მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„ (3) თუ სხვაგვარად არ არის დადგენილი, I დანართში მოცემული წესები მოქმედებს ახალ ხომალდებთან მიმართებით.“

მუხლი 5

გამონაკლისები

პუნქტი (2)(c) - ში სიტყვები „პუნტა ნორტე“ იცვლება სიტყვებით „პუნტა რაზა (კაბო სან ანტონიო).“

მუხლი 13

კვლევა, შემოწმება და მონიშვნა

მოქმედ სათაურს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„კვლევები და მონიშვნა“

1, 4 და 7 სტრიქონებში სიტყვები „კვლევა, შემოწმება და მონიშვნა“ იცვლება სიტყვებით „კვლევები და მონიშვნა“.

მუხლი 14

პირველადი და პერიოდული კვლევები და შემოწმებები

მოქმედ სათაურს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„პირველადი, განახლებადი და წლიური კვლევები“

მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„(1) ხომალდი ექვემდებარება ქვემოთ დადგენილ კვლევებს:

(a) რამდენადაც ხომალდზე ვრცელდება წინამდებარე კონვენცია, პირველადი კვლევა ხომალდის ექსპლუატაციაში შესვლის წინ, რაც მოიცავს მისი სტრუქტურისა და აღჭურვილობის სრულ შემოწმებას. ამგვარი კვლევა უზრუნველყოფს მოწყობილობების, მასალებისა და ნაკრებების წინამდებარე კონვენციის მოთხოვნებთან შესაბამისობა.

(b) ადმინისტრაციის მიერ დადგენილ ინტერვალებში განახლებადი კვლევა, რომელიც არ აღემატება 5 წელს და რომლის დანიშნულებაცაა სტრუქტურის, აღჭურვილობის, მოწყობილობების, მასალებისა და ნაკრებების წინამდებარე კონვენციის მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფა, იმ შემთხვევების გამორიცხვით როდესაც გამოიყენება (2), (5), (6) და (7) პუნქტები და მე-19 მუხლი.

(c) წლიური კვლევა მოწმობის ყოველ წლისთავამდე ან წლისთავის შემდგომ 3 თვის პერიოდში, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ:

(i) ხომალდის კორპუსთან ან ზედნაშენებთან მიმართებით არ მომხდარა ცვლილებები, რომელიც გავლენას მოახდენს სატვირთო მარკის დატანის ადგილის განმსაზღვრელ გათვლებზე;

(ii) ხვრელების, ლეერების, საშტორმე პორტიკებისა და სამეთაურო ნაგებობაში შესაღწევ საშუალებათა დამაკავშირებელი ნაწილები და მოწყობილობები ეფექტიან მდგომარეობაშია;

(iii) წყალზედა გემბანის ნიშნები სწორად და მუდმივად არის მითითებული;

(iv) მე-10 წესით მოთხოვნილი ინფორმაცია ხელმისაწვდომია.

(2) ამ მუხლის (1)(c) პუნქტში მითითებული ყოველწლიური კვლევები მტკიცდება საერთაშორისო სატვირთო მარკის მოწმობაზე ან საერთაშორისო სატვირთო მარკის გამათავისუფლებელ მოწმობაზე რომელიც გაცემულია წინამდებარე კონვენციის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად გათავისუფლებულ ხომალდზე.

მუხლი 16

მოწმობების გაცემა

იშლება პუნქტი (4).

მუხლი 17

მოწმობების გაცემა სხვა მთავრობის მიერ

მოქმედ სათაურს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„სხვა მთავრობის მიერ მოწმობების გაცემა ან დამტკიცება“

პუნქტი (1) - ის ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„ (1) მეორე ხელშემკვერელი მთავრობის მოთხოვნით, ხელშემკვერელ მხარეს შეუძლია მოახდინოს ხომალდის კვლევა და იმ შემთხვევაში თუ მიიჩნევს, რომ წინამდებარე კონვენციის დებულებები აღნიშნულთან მიმართებით დაცულია, გასცემს ან უფლებამოსილებას იძლევა საერთაშორისო სატვირთო ნიშნის მოწმობის ხომალდისთვის გაცემაზე და სათანადო შემთხვევაში, წინამდებარე კონვენციის შესაბამისად, ამტკიცებს ან გასცემს უფლებამოსილებას ხომალდისთვის მოწმობის დამტკიცებაზე.“

პუნქტ (4) - ში იშლება მითითება („1966“) - ზე.

მუხლი 18

მოწმობების ფორმა

მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„მოწმობები დგინდება წინამდებარე კონვენციის III დანართში მოცემული მოდელების შესაბამისად. თუ ენად არ არის გამოყენებული არც ინგლისური და არც ფრანგული, ტექსტი უნდა შეიცავდეს მათგან ერთ-ერთ ენაზე თარგმანს.“

მუხლი 19

ვადა და მოწმობები

მოქმედ სათაურს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„მოწმობების ხანგრძლივობა და მოქმედების ვადა“

მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„ (1) სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობა გაიცემა ადმინისტრაციის მიერ დადგენილი ვადით, რომელიც არ აღემატება 5 წელს.

(2) (a) მიუხედავად (1) პუნქტის მოთხოვნებისა, როდესაც განახლების კვლევა სრულდება მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლამდე 3 თვით ადრე, ახალი მოწმობა ძალას იძენს განახლების კვლევის დასრულების დღიდან და მოქმედებს იმ დღემდე რომელიც არ აღემატება მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლის დღიდან ათვლილ 5 წელს.

(b) როდესაც განახლების კვლევა სრულდება მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლის დღის შემდგომ, ახალი მოწმობა ძალას იძენს განახლების კვლევის დასრულების დღიდან და მოქმედებს იმ დღემდე რომელიც არ აღემატება მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლის დღიდან ათვლილ 5 წელს.

(c) როდესაც განახლების კვლევა სრულდება მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლამდე 3 თვეზე უფრო ადრე, ახალი მოწმობა ძალას იძენს განახლების კვლევის დასრულების დღიდან და მოქმედებს იმ დღემდე რომელიც არ აღემატება განახლების კვლევის დასრულების დღიდან 5 წელს.

(3) თუ მოწმობა გაცემულია 5 წლის ვადაზე უფრო ნაკლები ვადით, ადმინისტრაციას შეუძლია მოწმობის მოქმედების ვადა გააგრძელოს მაქსიმუმ (1) პუნქტში დადგენილ ვადაზე იმ შემთხვევაში თუ მე-14 მუხლში ნახსენები წლიური კვლევები, რომელიც გამოიყენება 5 წლის ვადით გაცემულ მოწმობებთან მიმართებით, სათანადოდ ხორციელდება.

(4) თუ მე-14 მუხლის (1)(b) პუნქტში მითითებული განახლების კვლევის შემდგომ ხომალდისთვის ახალი მოწმობის გაცემა შეუძლებელია მოქმედი მოწმობის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე, პირს ან ორგანიზაციას, რომელიც ახორციელებს კვლევას შეუძლია გააგრძელოს მოქმედი მოწმობის ვადა არაუმეტეს 5 თვისა. ამგვარი გაგრძელება მტკიცდება მოწმობაზე და მხოლოდ იმ შემთხვევაში გაიცემა როდესაც არ მომხდარა ცვლილებები მოწყობილობებთან, მასალებთან ან ნაკრებებთან მიმართებით, რომელიც გავლენას ახდენს ხომალდის წყალზედა ბორტზე.

(5) თუ ხომალდი, მისი მოწმობის ვადის გასვლის დროისათვის, არ იმყოფება კვლევის ჩასატარებელ პორტში, ადმინისტრაციას შეუძლია გააგრძელოს მისი მოწმობის მოქმედების ვადა, მხოლოდ ხომალდის პორტში მისაღწევი მარშრუტის ფარგლებში და ისიც მხოლოდ იმ შემთხვევებში, როდესაც აღნიშნული სათანადო და მიზანშეწონილია. არც ერთი მოწმობა არ გრძელდება 3 თვის ვადაზე მეტ ხანს, და ხომალდს, რომელსაც ეძლევა ამგვარი გაგრძელება, კვლევის პორტში შესვლის შემდეგ არ შეუძლია დატოვოს იგი ახალი მოწმობის აღების გარეშე. განახლებადი კვლევის დასრულების შემდეგ, ახალი მოწმობა ამოქმედდება გაგრძელების მინიჭებამდე მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლის დღიდან იმ ვადით რომელიც არ აღემატება 5 წელს.

(6) მოკლე მგზავრობაში ჩართული ხომალდისთვის გაცემული მოწმობა, რომელიც არ გაგრძელებულა ამ მუხლის დებულებების შესაბამისად, ადმინისტრაციის მიერ შეიძლება გაგრძელდეს საშეღავათო ვადით მისი ამოწურვის დღიდან ცხრა თვემდე. განახლებადი კვლევის

დასრულების შემდეგ, ახალი მოწმობა ამოქმედდება გაგრძელების მინიჭებამდე მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლის დღიდან იმ ვადით რომელიც არ აღემატება 5 წელს.

(7) განსაკუთრებულ გარემოებებში, როგორც ეს განისაზღვრება ადმინისტრაციის მიერ, აუცილებელი არ არის რომ ახალი მოწმობა ძალაში შევიდეს მოქმედი მოწმობის ვადის გასვლის დღიდან, როგორც ეს დადგენილია (2), (5) და (6) პუნქტების მოთხოვნებით. ამგვარ განსაკუთრებულ გარემოებებში, ახალი მოწმობა ძალაში შედის განახლებადი კვლევის დასრულებიდან და მოქმედებს არაუმეტეს 5 წლით.

(8) თუ წლიური კვლევა სრულდება მე-14 მუხლით დადგენილ ვადად, მაშინ:

(a) მოწმობაზე დატანილი წლიური თარიღი იცვლება იმ თარიღით რომელიც კვლევის დასრულების დღიდან არ უნდა აღემატებოდეს 3 თვეს;

(b) მე-14 მუხლით მოთხოვნილი შემდგომი წლიური კვლევა სრულდება იმავე მუხლით დადგენილ ინტერვალებში ახალი წლიური თარიღის გამოყენებით;

(c) მოქმედების ამოწურვის თარიღი შეიძლება შეუცვლელი დარჩეს იმ შეთხვევაში თუ ერთი ან მეტი წლიური კვლევა იმგვარად ჩატარდა, რომ მე-14 მუხლით დადგენილი მაქსიმალური ინტერვალები არ იქნა გადაცილებული.

(9) სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობა წყვეტს მოქმედებას ერთ-ერთი შემდეგი გარემოების არსებობის შემთხვევაში:

(a) ხომალდის კორპუსში ან ზედნაშენებში მომხდარია არსებითი ცვლილებები, რომელიც საჭიროებს ხომალდის წყალზედა ბორტის მომატების დაწესებას.

(b) მე-14 მუხლის (1)(c) პუნქტში ნახსენები დამაკავშირებელი ნაწილები და ხელსაწყოები ეფექტიანი მდგომარეობით არ არის შენარჩუნებული;

(c) მოწმობა არ არის დამტკიცებული იმგვარად, რაც აჩვენებს რომ ხომალდი მე-14 მუხლის (1)(c) პუნქტის თანახმად დაექვემდებარა კვლევას;

(d) ხომალდის სტრუქტურული სიგრძე იმ მასშტაბით არის დადაბლებული, რომ იგი ვერ ჩაითვლება უსაფრთხოდ.

(10) (a) ამოღების შესახებ სატვირთო მარკისათვის საერთაშორისო მოწმობის მოქმედების ვადა, რომელიც ადმინისტრაციის მიერ გაიცა მე-6 მუხლის (2) პუნქტის თანახმად გათავისუფლებულ ხომალდზე, არ აღემატება 5 წელს. ამგვარი მოწმობა ექვემდებარება განახლების, დამტკიცების, გაგრძელებისა და შეწყვეტის იმის მსგავს პროცედურას, როგორც ამ მუხლის საფუძველზე ხორციელდება სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობასთან მიმართებით.

(b) ამოღების შესახებ სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობის მოქმედების ვადა, რომელიც გაიცა მე-6 მუხლის (4) პუნქტის საფუძველზე გათავისუფლებულ ხომალდზე, ვრცელდება იმ ერთჯერად მგზავრობაზე, რომლისთვისაც იგი გაიცა.

(11) ადმინისტრაციის მიერ ხომალდზე გაცემული მოწმობა ძალას კარგავს ამგვარი ხომალდის სხვა სახელმწიფოს დროშის ქვეშ გადასვლით.

კონტროლი

(1)(c) პუნქტში, “(3) პუნქტზე” მითითებას ანაცვლებს „(9) პუნქტი“.

დანართი B

1966 წლის სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის დანართების
ცვლილებები და დამატებები

დანართი I

სატვირთო მარკის განსასაზღვრი რეგულაციები

თავი I. ზოგადი დებულებები

რეგულაცია 1

ხომალდის კორპუსის სიმტკიცე

მოქმედ სათაურში, სიტყვებს „ხომალდის კორპუსის სიმტკიცე“ ანაცვლებს შემდეგი სიტყვები „ხომალდის სიმტკიცე“.

მოქმედი რეგულაციის პირველ წინადადებაში, სიტყვას „ხომალდის კორპუსი“ ანაცვლებს სიტყვა „ხომალდი“.

რეგულაცია 2

შესრულება

ემატება ახალი (6) და (7) პუნქტები შემდეგი რედაქციით:

„(6) 22 (2) რეგულაცია და (27) რეგულაცია გამოიყენება იმ ხომალდების მიმართ რომელთა კილსაც საძირკველი ჩაეყარა ან იმყოფება მშენებლობის მსგავს სტადიაში 1966 წლის სატვირთო მარკების შესახებ საერთაშორისო კონვენციის 1988 წლის ოქმის ძალაში შესვლის დღეს ან ძალაში შესვლის დღის შემდგომ.“

(7) ახალი ხომალდები, გარდა (6) პუნქტში მოხსენიებული ხომალდისა, იცავენ წინამდებარე კონვენციის (ცვლილებებითურთ) 27-ე რეგულაციას ან სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის (1966 წლის 5 აპრილს მიღებული) 27-ე რეგულაციას, როგორც ეს განისაზღვრება ადმინისტრაციის მიერ.“

რეგულაცია 3

დანართებში გამოყენებულ ტერმინთა განმარტებები

მოქმედი (1) პუნქტის ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„(1) სიგრძე. სიგრძე (L) ნიშნავს ისეთ სიგრძეს, რომელიც ტოლია ხომალდის სრული სიგრძის 96%-ისა, აღებული წყალგამყოფი ხაზის მიხედვით წყალწვისას, რომელიც ტოლია კილიდან გაზომილი წყალზედა გემბანის თეორიული სიმაღლის 85%-ისა, აღებული იმავე წყალგამყოფი ხაზის მიხედვით, იმისდა მიხედვით, რომელია მეტი. სადაც გემის ღერძის კონტური წყლის ხაზის ზემოთ ბორტის თეორიული სიღრმის სულ მცირე 85%-ზე გრეხილი ფორმისაა, მთლიანი სიგრძე, როგორც წინა ტერმინალი ასევე ხომალდის ცხვირის ღერძი შესაბამისად აღებულ უნდა იქნას ვერტიკალურ პროექციაზე ღერძის კონტურის მომდევნო წერტილის იმავე წყლის ხაზზე (წყლის ხაზის ზემოთ). დიფერენტიტ დაპროექტებულ ხომალდებზე წყალგამყოფი ხაზი, რომლითაც იზომება სიგრძე, უნდა იყოს კონსტრუქციული წყალგამყოფი ხაზის პარალელური.“

(5)(b) პუნქტში, ფრაზას „გემბანისა და ბორტის თეორიული ხაზების გადაკვეთები“ ანაცვლებს ფრაზა „გემბანისა და ბორტის მომრგვალებული გადაკვეთები“.

რეგულაცია 5

სატვირთო მარკის ნიშანი

რეგულაციის ბოლო წინადადებაში, იშლება სიტყვები “(როგორც ეს ასახულია მე-2 ნახაზში)“.

რეგულაცია 9

მარკების შემოწმება

სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციასთან მიმართებით მითითება „(1996)“-ზე იშლება.

თავი II. წყალზედა ბორტის დანიშვნის პირობები

რეგულაცია 10

კაპიტნისათვის მისაწოდებელი ინფორმაცია

(2) პუნქტის მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„(2) ყოველი ხომალდი, რომელსაც ზღვაზე სიცოცხლის უსაფრთხოების შესახებ ძალაში მყოფი საერთაშორისო კონვენციის საფუძველზე არ მოეთხოვება დახრილობის განმსაზღვრელი ტესტის გავლა, მისი გავლის შედეგად:

(a) უნდა იყოს იმგვარად დახრილი და მისი გრავიტაციის ცენტრის პოზიციის გადაადგილება უნდა განისაზღვროს მსუბუქი ხომალდის პირობებით;

(b) უნდა გააჩნდეს კაპიტნის მიერ ხომალდის გამოყენებისთვის სანდო ინფორმაცია იმ დადგენილი ფორმით, რომელიც მისთვის აუცილებელია, რათა მან დაუყოვნებლივ და მარტივი პროცესებით, გემის სტაბილურობასთან მიმართებით შეძლოს ზუსტი მიმართულების მიღება ნორმალური ექსპლუატაციისას ნებისმიერ შესაძლო პირობებთან გამკლავებისათვის;

(c) ბორტზე მუდმივად უნდა ფლობდეს სტაბილურობის შესახებ დამტკიცებულ ინფორმაციას იმის მტკიცებულებასთან ერთად, რომე მოცემული ინფორმაცია დადგენილია ადმინისტრაციის მიერ;

(d) იმ შემთხვევაში თუ ადმინისტრაცია ამგვარად დაადგენს, გათავისუფლება დახრილობის ტესტისაგან, იმის გათვალისწინებით, რომ საბაზისო სტაბილურობის შესახებ მონაცემების მიღება შესაძლებელია მსგავსი ხომალდის მიერ დახრილობის ტესტის გავლით და ადმინისტრაციის ხედვით, ხომალდის საბაზისო სტაბილურობის შესახებ სანდო ინფორმაცია შესაძლებელია მიღებულ იქნეს ამგვარი საბაზისო მონაცემებიდან.“

რეგულაცია 15

მოსახსნელი სახურავებით დახურული ლუკები, რომელთა ზღვაგაუმტარობაც უზრუნველყოფილია ბრეზენტებითა და მომჭერი მოწყობილობებით

(5) პუნქტის ბოლო წინადადებაში, სიტყვა „სიგრძივი“ გადადის სიტყვის „ინტერპოლარულობა“ წინ.

რეგულაცია 22

შპიგატები, მიმღები და ჩამომსხმელი ხვრელები

(1) პუნქტის პირველ წინადადებაში, სიტყვები „„ გარდა (2) პუნქტით დადგენილი შემთხვევისა,“ გადადის სიტყვებს „უნდა“ და „იყოს“ შორის.

მოქმედ ტექსტს ემატება შემდეგი რედაქციის პუნქტები:

„(2) ტვირთის გადაზიდვისთვის გამოყენებული თანმხლები ზედნაშენების ჭურვში გამავალი შპიგატები დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სადრენაჟე ბორბლის ზღვარი არ არის ჩადირული, როდესაც გემის ძირი 5deg. ნებისმიერ შემთხვევაში. სხვა შემთხვევებში, სადრენაჟო უნდა იქნეს შემოყვანილი ზღვაზე სიცოცხლის უსაფრთხოების შესახებ ძალაში მყოფი საერთაშორისო კონვენციის მოთხოვნების შესაბამისად.“

(2) და (5) პუნქტების ნუმერაცია გადაკეთდა შემდეგნაირად: (3) და (6).

გადანომრილ (4) პუნქტში „(1) პუნქტზე“ მითითებას ცვლის „(2) პუნქტზე“ მითითება.

გადანომრილი (6) პუნქტის პირველ წინადადებაში სიტყვები „ყველა სარქველი და სხვა არმატურა გარსაცმთან“ იცვლება სიტყვებით „ყველა არმატურა გარსაცმთან და სარქველები“.

რეგულაცია 23

საბორტე ილუმინატორები

რეგულაციის (2) პუნქტში, სიტყვები „სატვირთო წყალგამყოფი“ იცვლება სიტყვებით „საზაფხულო სატვირთო გამყოფი (ან საზაფხულო სატყეო სატვირთო გამყოფი, იმ შემთხვევაში თუ ეს დადგენილია)“.

რეგულაცია 24

საშტორმე პორტიკები

(2) პუნქტის პირველ წინადადებაში, სიტყვებს „გამოანგარიშებული სივრცე“ ანაცვლებს სიტყვები „(1) პუნქტის მიხედვით გამოანგარიშებული სივრცე“.

(2) პუნქტის მეორე წინადადებაში, სიტყვა „სიგრძივი“ გადადის სიტყვის „ინტერპოლარიზაცია“ წინ.

(3) პუნქტში, სიტყვებს „ხომალდი შეთავსებულია იმ კორპუსთან, რომელიც“ ანაცვლებს სიტყვები, „კორპუსთან შეთავსებული ხომალდი“.

თავი III. წყალზედა ბორტის სიდიდეები

რეგულაცია 27

ხომალდთა სახეობები

მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„(1) წყალზედა ბორტის სიდიდის გამოთვლის მიზნით, ხომალდები იყოფა “A” და “B” სახეობად.

“A” სახეობის ხომალდები

(2) “A” სახეობის ხომალდი არის ის, რომელიც:

(a) აშენებულია მხოლოდ დიდი რაოდენობის თხევადი ტვირთის საზიდად;

(b) აქვს ღია ბორტის მაღალი მთლიანობა, გარდა ტვირთის სექციებში მცირე გახსნილობებისა, დახურულია წყალგაუმტარი ფოლადის მასით ან ეკვივალენტური მასალით; და

(c) აქვს დატვირთული სატვირთო სექციების დაბალი გამტარიანობა.

(3) “A” სახეობის ხომალდი, რომლის სიგრძეც 150 მეტრზე მეტია და რომლის წყალზედა ბორტის სიდიდეს მინიჭებული აქვს “B” სახეობის ხომალდზე ნაკლები ნიშნული, როდესაც დატვირთულია (11) პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, აქვს შესაძლებლობა გაუძლოს ნებისმიერი სექციის ან სექციების დატვირთვის 0.95 გამტარიანობის სავარაუდო ფარგლებში, რაც თან სდევს (12) პუნქტით დადგენილი დაზიანების გათვლებს, და რჩება წყალ ზემოთ (13) პუნქტით დადგენილი წონასწორობის დამაკმაყოფილებელი მდგომარეობით. ამგვარი ხომალდის სამანქანო განყოფილება ითვლება დაძირვად სექციად, თუმცა მხოლოდ 0.85 გამტარიანობით.

(4) “A” სახეობის ხომალდს ენიჭება წყალზედა ბორტის სიდიდის ის ნიშნული რომელიც არ არის ნაკლები 28-ე რეგულაციის A ცხრილის საფუძველზე.

“B” სახეობის ხომალდები

(5) ყველა ხომალდი, რომელიც არ ექვევება “A” სახეობის ხომალდებთან დაკავშირებით (2) და (3) პუნქტებში დადგენილი დებულებების ქვეშ, ითვლება “B” სახეობის ხომალდად.

(6) “B” სახეობის ხომალდებს, რომელთაც 1 რაიონში გააჩნიათ ხუფებით აღჭურვილი ლუკები, და რომლებიც პასუხობენ მე-15 რეგულაციის მოთხოვნებს, გარდა მისი (7) პუნქტისა, ენიჭებათ

წყალზედა ბორტის სიდიდის ის ნიშნული რომელიც ეფუძნება 28-ე რეგულაციის B ცხრილის სიდიდეებს, გაზრდილი შემდეგ ცხრილში მოყვანილი სიდიდეებით:

“B” სახეობის ხომალდების წყალზედა ბორტის სიდიდის დამატებები ლუკის ხუფებით, რომელიც არ პასუხობს მე-15 (7) ან მე-16 რეგულაციებს

ხომალდის სიგრძე (მეტრები)	წყალზედა ბორტისადმი დამატება (მილიმეტრები)	ხომალდის სიგრძე (მეტრები)	წყალზედა ბორტისადმი დამატება (მილიმეტრები)	ხომალდის სიგრძე (მეტრები)	წყალზედა ბორტისადმი დამატება (მილიმეტრები)
108 და ქვემოთ	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334

128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

წყალზედა ბორტის სიდიდე შუალედური სიგრძის მქონე ხომალდებისთვის მოიპოვება სიგრძის ინტერპოლაციის მეშვეობით.

ხომალდები, რომელთა სიგრძე აღემატება 200 მეტრს, ექვემდებარებიან ადმინისტრაციის კომპეტენციას.

(7) "B" სახეობის ხომალდებს, რომელთაც 1 რაიონში გააჩნიათ ხუფებით აღჭურვილი ლუკები, და რომლებიც პასუხობენ მე-15(7) რეგულაციის ან მე-16 რეგულაციის მოთხოვნებს, გარდა ამ რეგულაციაში შემავალი (8) და (13) პუნქტებით დადგენილი შემთხვევებისა, ენიჭებათ წყალზედა ბორტის სიდიდის ის ნიშნული რომელიც ეფუძნება 28-ე რეგულაციის B ცხრილის სიდიდეებს.

(8) ყოველი "B" სახეობის ხომალდს, რომლის სიგრძე აღემატება 100 მეტრს, შეიძლება მიენიჭოს (7) პუნქტის საფუძველზე მოთხოვნილი წყალზედა ბორტის სიდიდეზე ნაკლები ნიშნული, იმ შემთხვევაში თუ, სიდიდის დაკლებულ რაოდენობასთან მიმართებით, ადმინისტრაცია დამაკმაყოფილებლად მიიჩნევს რომ:

(a) ეკიპაჟის დასაცავად მიღებული ზომები ადეკვატურია;

(b) გემბანიდან წყლის სადინარი მოწყობილობები ადეკვატურ მდგომარეობაშია;

(c) 1 და 2 რაიონებში მოცემული სახურავები მე-16 რეგულაციის დებულებებთან შესაბამისობაშია და აქვს ადეკვატური სიმძლავრე, აგრეთვე განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მათ დალუქვასა და უსაფრთხოების ზომებს; და

(d) ხომალდი, როდესაც დატვირთულია (11) პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, უნდა ჰქონდეს შესაძლებლობა გაუძლოს ნებისმიერი სექციის ან სექციების დატვირთვას 0.95 გამტარიანობის სავარაუდო ფარგლებში, რაც თან სდევს (12) პუნქტით დადგენილი დაზიანების გათვლებს, და რჩება წყალ ზემოთ (13) პუნქტით დადგენილი წონასწორობის დამაკმაყოფილებელი მდგომარეობით. ამგვარი ხომალდის სამანქანო განყოფილება, თუ

თავად ხომალდის სიგრძე აღემატება 150 მეტრს, ითვლება დამირვად სექციად, თუმცა მხოლოდ 0.85 გამტარიანობით.

(9) “B” სახეობის ხომალდების წყალზედა ბორტის სიდიდეების გამოთვლისას, რომელიც შეესაბამება (8), (11), (12) და (13) პუნქტების მოთხოვნებს, 28-ე რეგულაციის B ნახაზის სიდიდეები, ხომალდთა სათანადო სიგრძეებისთვის არ უნდა იქნეს შემცირებული A და B ცხრილის სიდიდეებს შორის განსხვავების 60% -ზე მეტად.

(10) (a) ცხრილის წყალზედა ბორტის დაშვებული შემცირება (9) პუნქტის შესაბამისად შეიძლება გაიზარდოს 28-ე რეგულაციის A ცხრილსა და B ცხრილში მოცემულ მაჩვენებლებს შორის არსებულ საერთო განსხვავებამდე იმ პირობით, რომ ხომალდი შეესაბამება შემდეგ მოთხოვნებს:

(i) 26-ე რეგულაცია, მისი (5) პუნქტის გარდა, როგორც ეს დადგენილია „A“ სახეობის ხომალდისთვის;

(ii) ამ რეგულაციის (8), (11) და (13) პუნქტები; და

(iii) ამ რეგულაციის (12) პუნქტი, იმ პირობით, რომ ხომალდის სიგრძის გასწვრივ ნებისმიერი ერთი ღერძული ტიხარი ჩაითვლება სავარაუდო დაზიანების მოქნედ, ისე რომ ორი ახლოს მდებარე ხომალდის ცხვირისა და კიჩოს ნაკვეთური დაიტბოროს ერთდროულად, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ აღნიშნული დაზიანება არ გავრცელდება სამანქანე განყოფილების სასაზღვრო ტიხრებზე.

(b) ამგვარ ხომალდში, რომლის სიგრძეც აღემატება 150 მეტრს, სამანქანე განყოფილება ითვლება დამირვად სექციად, თუმცა მხოლოდ 0.85 გამტარიანობით.

დატვირთვის პირველადი პირობა

(11) დატვირთვამდე დატვირთვის საწყისი პირობა განისაზღვრება შემდეგნაირად:

(a) ხომალდი დატვირთულია საზაფხულო პერიოდის სატვირთო წყალგამყოფის წარმოსახვით სწორ კილზე.

(b) გრავიტაციის ვერტიკალური ცენტრის გამოთვლისას, შემდეგი პირობები გამოიყენება:

(i) ერთგვაროვანი ტვირთის გადაზიდვა;

(ii) ტვირთის ყველა სექცია, (iii) ქვეპუნქტში მოცემულის გამოკლებით, თუმცა იმ იმ სექციების ჩათვლით, რომლებიც განკუთვნილია ნაწილობრივ შესავსებად, ჩაითვლება სრულად დატვირთულად გარდა თხევადი ტვირთების შემთხვევისა, როდესაც ყოველი სექცია ჩაითვლება 98% სავსედ;

(ii) იმ შემთხვევაში, თუ ხომალდი განკუთვნილია საზაფხულო პერიოდის სატვირთო წყალგამყოფის ცარიელი სექციებით ოპერირებისათვის, აღნიშნული სექციები უნდა ჩაითვალოს ცარიელად იმ პირობით, რომ ამგვარად გამოთვლილი გრავიტაციის ცენტრის სიმაღლე არ უნდა იყოს (ii) ქვეპუნქტი გამოთვლილ მაჩვენებელზე;

(iii) შესაბამისი ავზებისა და სივრცეების ინდივიდუალური საერთო ტევადობის 50% დაშვებულია გამოყენებულ იქნეს ხარჯვადი სითხეებისა და მასალების შესანახად. ყოველი სახეობის სითხისათვის მიჩნეულია სულ მცირე ერთი განივი წყვილი ან ერთი ცენტრის ხაზის ავზი, რომელსაც გააჩნია მაქსიმალურად თავისუფალი ზედაპირი და

ისინი როდესაც თავისუფალი ზედაპირის გავლენა არის ყველაზე დიდი; ყოველ ავზში გრავიტაციის ცენტრის შიგთავსი უნდა იქნას მიღებული ავზის მოცულობის ცენტრში. მიიჩნევა, რომ დარჩენილი ავზები მთლიანად ცარიელია ან მთლიანად სავსეა, და გამოყენებადი სითხეების განაწილება აღნიშნულ ავზებში გავლენას მოახდენს, რათა მიღებულ იქნას უმაღლესი შესაძლებლობის სიმაღლე გრავიტაციის ცენტრის კილის ზემოთ;

- (iv) წვერის კუთხეზე არა უმეტეს 5° ყოველ ნაკვეთურში, რომელიც მოიცავს (ii) პუნქტში განსაზღვრულ სითხეებს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთურებში შედის (iv) პუნქტში განსაზღვრული გამოყენებადი სითხეები აღწერილის შესაბამისად, მაქსიმალური თავისუფალი ზედაპირის გავლენა გათვალისწინებულ იქნება.

ალტერნატიულად, აქტუალური თავისუფალი ზედაპირის გავლენები შეიძლება გამოყენებულ იქნას იმ პირობით თუ გამოთვლის მეთოდები მისაღებია ადმინისტრაციისათვის;

- (v) წონების გამოთვლა უნდა მოხდეს შემდეგ მაჩვენებლებზე დაყრდნობით სპეციფიკური გრავიტაციებისათვის:

მარილ-წყალი	1.025
ახალი წყალი	1.000
ნავთობის საწვავი	0.950
დიზელის საწვავი	0.900
საპოხი მასალები	0.900.

ზიანის სავარაუდო სეფასება

- (12) სავარაუდო დაზიანების მახასიათებლებთან დაკავშირებით ვრცელდება შემდეგი პრინციპები:

- (a) დაზიანების ვერტიკალური გაფართოება ყველა შემთხვევაში ნავარაუდევია, როგორც საბაზისო ხაზიდან ზედა ზღვრის გარეშე.
- (b) დაზიანების ღერძული გაფართოება შეადგენს B/5 -ს ან 11.5 მ-ს, რომელიც უფრო ნაკლებია, და რომელიც გაზომილია ბორტის შიგნით ხომალდის კუთხიდან პერპენდიკულარულად ცენტრის ხაზზე საზაფხულო პერიოდის სატვირთო წყალგამყოფზე.
- (c) თუ ბევრად უფრო მკაცრ პირობებში, დაზიანება (a) და (b) პუნქტებში განსაზღვრულ გაფართოებაზე ნაკლებია, აღნიშნული ტიპის ნაკლები გაფართოება უნდა იქნას ნავარაუდევო.
- (d) გარდა იმ შემთხვევისა, თუ სხვაგვარად არის მოთხოვნილი (10)(a) პუნქტის მეშვეობით, წყალდიდობა უნდა შემოიფარგლოს ერთ ნაკვეთურზე მიმდებარე ღერძულ ტიხრებს შორის იმ პირობით, რომ შიდა გრძივი საზღვარი ნაკვეთურის არ არის პოზიციაში ღერძული გაფართოების სავარაუდო დაზიანების. ავზების ფრთების განივი საზღვრის ტიხრები, რომლებიც არ გრძელდება ხომალდის სრულ სიგანეზე უნდა ჩაითვალოს, როგორც დაუზიანებელი იმ პირობით, რომ ისინი გრძელდება ღერძული გაფართოების საზღვრებს გარეთ სავარაუდო დაზიანების შესახებ (b) პუნქტის მითითების შესაბამისად.

იმ შემთხვევაში, თუ განივ ტიხრებში საფეხურებია ან ჩაღრმავებები არა უმეტეს 3 მ

სიგრძეში, განთავსებულია სავარაუდო დაზიანების ღერძული გაფართოების ფარგლებში (b) პუნქტის შესაბამისად, აღნიშნული ტიპის ღერძული ტიხარი შეიძლება ჩაითვალოს დაუზიანებლად და მიმდებარე ნაკვეთური შეიძლება იყოს მხოლოდ დატბორვის საშიშროების ქვეშ მდგომი. იმ შემთხვევაში, თუ ღერძული გაფართოების ფარგლებში არის საფეხური ან ჩაღრმავება 3 მ-ზე გრძელი სიგრძეში ღერძულ ტიხარში, ორი მიმდებარე ნაკვეთური აღნიშნულ ტიხარზე უნდა ჩაითვალოს დამირვას დაქვემდებარებულად. საფეხური წარმოქმნილი ტიხარის ზღვრული მაჩვენებლის შემდეგ და ავზის ზღვრული მაჩვენებლის შემდეგ არ უნდა იქნას განხილული, როგორც წინამდებარე რეგულაციის მიზნობრიობის საფეხური.

- (e) როდესაც ძირითადი ღერძული ტიხარი მოთავსებულია სავარაუდო დაზიანების განივ გაფართოებაში და საფეხურებიანი გზაა ორმაგი ფსკერით ან კუთხის ავზი 3 მ-ზე მეტი, ორმაგი ფსკერი ან კუთხის ავზები, რომლებიც ძირითადი განივი ტიხრის საფეხურებიან ნაკვეთურში მიმდებარედ არიან განთავსებული უნდა იქნას მიჩნეული როგორც ერთდროულად წყალდიდობის ქვეშ დატბორილი. იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული კუთხის ავზები ფლობენ ღიობებს ერთ ან რამოდენიმე სამარჯვში, აღნიშნული ტიპის მარცვლეულის მიმწოდებელი ხვრელები უნდა ჩაითვალოს წყალდიდობაში ერთდროულად დატბორილად. ანალოგიურად გეშქმ, რომელიც განკუთვნილია სითხეების გადასაზიდად იმ შემთხვევაში, თუ ფლობს ღიობებს მიმდებარე ნაკვეთურებში უნდა იქნას მიჩნეული, როგორც ცარიელი და ერთდროულად დატბორილი წყალდიდობის დროს. წინამდებარე დებულება შეესაბამება ისეთი ტიპის ღიობებს, როდესაც აღჭურვილია დახურვის მოწყობილობებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შლუზის სარქველები დამონტაჟებულია ტიხრებში ავზებს შორის და სადაც სარქველი იმართება გემბანიდან. ლუქების სახურავები ახლოს მოჭერილი ჭანჭიკებით ითვლება გაუხვრიტავი ტიხარის შესაბამისად, გარდა იმ ღიობებისა, რომლებიც ავზების თავში ქმნიან ძირითად ავზებს სამარჯვებზე.
- (f) როდესაც ხომალდის ცხვირის და კიჩოს ორი მიმდებარე ნაკვეთური იტბორება გათვალისწინებულია ძირითადი განივი წყალგაუმტარი ტიხარის დაშორება სულ მცირე $1/3 L^{2/3}$ ან 14.5 მ-ზე, რომელიც უფრო ნაკლებია იმისათვის, რომ ჩაითვალოს ეფექტურად. როდესაც ღერძული ტიხრები დაცალკეებულია ნაკლებ მანძილზე, აღნიშნული ტიხრებიდან ერთი ან მეტი ჩაითვლება, როგორც მინიმალური დაშორებისათვის შეუფერებელი.

წონასწორობის პირობები

- (13) დატბორვის შემდეგ წონასწორობის პირობა მიჩნეულია დამაკმაყოფილებლად თუ:

- (a) საბოლოო წყალგამყოფი ხაზი, დატბორვის შემდეგ, დატბორილი გაწონასწორება ნებისმიერი ღიობის დაბალი ნაპირის დაბლა იმყოფება, რომლის მეშვეობითაც პროგრესულ დაბლაღინებას აქვს ადგილი. აღნიშნული ტიპის ღიობები უნდა მოიცავდეს საჰაერო მილსადენებს, ვენტილაციას (მაშინაც კი თუ ისინი შეესაბამება მე-19 რეგულაციის (4) პუნქტს და ღიობები, რომლებიც დახურულია წყალგაუმტარი კარებებით (მაშინაც კი თუ ისინი შეესაბამება მე-12 რეგულაციას) ან ლიუკების სახურავებით (მაშინაც კი თუ ისინი შეესაბამება მე-16 რეგულაციას ან მე-19 რეგულაციის (4) პუნქტს) და შეიძლება გამოირიცხოს აღნიშნული ღიობების დახურვა სახურავების საშუალებებით და ილუმინატორებით (რომელიც შეესაბამება მე-18 რეგულაციას) ტვირთის სახურავები 27-ე რეგულაციის (2) პუნქტში აღწერილის შესაბამისად, დისტანციურად ოპერირებული სასრიალო (სლაიდიანი) წყალგაუმტარი

კარებები და კუთხის ილუინატორები რომლებიც არ იღება (23-ე რეგულაციის შესაბამისად). თუმცა კარებები აცალკევებენ ძირითადი მართვის მექანიზმის სივრცეს საჭის მართვის განყოფილებიდან წყალგაუმტარი კარებები შეიძლება დაფიქსირებულ იქნას, სწრაფად მოქმედი ტიპის დახურულ მდგომარეობაში ზღვაში ყოფნის დროს სანამ მათი გამოყენება არ ხდება იმ პირობით, რომ აღნიშნული ტიპის კარებების დაბალი ზღურბლი არის საზაფხულო პერიოდის სატვირთო წყალგამყოფის ზემოთ.

- (b) იმ შემთხვევაში, თუ მილსადენები, არხები ან გვირაბები განთავსებულია დაზიანების შეღწევის სავარაუდო გაფართოებაში (12) პუნქტის (b) ქვეპუნქტის შესაბამისად, მექანიზმები უნდა იქნას დამონტაჟებული ისე, რომ დატბორვის პროგრესი აღარ გაგრძელდეს სხვა განყოფილებებში.
- (c) არასიმეტრიული დატბორვის კუთხე არ აღემატება 15° -ს. იმ შემთხვევაში, თუ გემზანის ნაწილი არ არის ჩადირული მისი კუთხეზე შეიძლება აღწევდეს 17° -ს.
- (d) მეტაცენტრული სიმაღლე დატბორილ პირობაში დადებულია.
- (e) როდესაც გემზანის რომელიმე ნაწილი სავარაუდოდ დატბორილია იმ ნაკვეთურის გარეთ, რომელიც უძლებს დატბორვას გათვალისწინებულ უნდა იქნას საექვო გარემოებები, როდესაც გამძლეობის ზღვარი დატბორილ მდგომარეობაშია აღნიშნული მოვლენები გამოდიხებულ უნდა იქნას. ეს შეიძლება ჩაითვალოს საკმარისად დახრის მინიმალურ დიაპაზონამდე 20° პოზიციის გარეთ მაქსიმალური გამოსწორებით სულ მცირე 0.1 მ-მდე აღნიშნული დიაპაზონის ფარგლებში. ფართობი გამოსწორების პირობის ქვეშ აღნიშნული დიაპაზონის ფარგლებში არ უნდა იყოს 0.0175 m.rad-ზე ნაკლები. ადმინისტრაცია გაითვალისწინებს პოტენციურ რისკებს, რომლებიც წარმოდგენილია დაცული ან დაუცველი ღიობებით,
- (f) ადმინისტრაცია დამაკმაყოფილებლად მიიჩნევს რომ მდგრადობა საკმარისია დატბორვის შუალედური საფეხურისათვის.

გემები მოძრაობის საშუალებების გარეშე

- (14) ლიხტერები, ბარჟები ან სხვა ტიპის დამოუკიდებელი საშუალებები უნდა განისაზღვროს, როგორც წყალზედა ბორტი წინამდებარე დოკუმენტში მოცემული რეგულაციების დებულებების შესაბამისად. ბარჟები, რომლებიც შეესაბამება (2) და (3) პუნქტების მოთხოვნებს შეიძლება ჩაითვალოს „A“ სახეობის წყალზედა ბორტებად:
 - (a) ადმინისტრაცია განსაკუთრებით ითვალისწინებს ბარჟების მდგრადობას ტვირთთან ამინდის გემზანზე. გემზანის ტვირთი შეიძლება გადაზიდულ იქნას მხოლოდ ბარჟებით, რომელსაც მიენიჭება „B“ სახეობის წყალზედა ბორტის სტატუსი.
 - (b) თუმცა, ბარჟების შემთხვევაში, რომლებიც დაუსახელებელია გავრცელდება 25, 26(2), 26(3) და 39 რეგულაციების მოთხოვნები.
 - (c) მსგავსი ტიპის დაუსახელებელი ბარჟები, რომლებიც წყალზედა ბორტის გემზანზე ფლობენ მხოლოდ პატარა შესასვლელ ღიობებს დახურულს წყალგაუმტარი

შუასადებიანი სახურავებით, რომლებიც ფოლადისაგან ან მსგავსი ტიპის მასალისაგან არის დამზადებული შეიძლება ჩაითვალოს წყალზედა ბორტად 25% - ით ნაკლები, ვიდრე გამოთვლილი აღნიშნული რეგულაციების შესაბამისად.“

რეგულაცია 37

დაკლებები ზედნაშენებსა და ყუთებზე

ორივე „A“ და „B“ სახეობის ცხრილთა სქოლიოს (2) პუნქტში სიტყვები „და ყუთების“ გადადის სიტყვის „ზედნაშენების“ შემდგომ.

რეგულაცია 38

ჯდომადობა

(12) პუნქტის „Y“ განმარტებაში, სიტყვები „საბოლოო ორდინატთან“ ნაცვლდება სიტყვებით „პერპენდიკულარის შემდგომ და წინ“.

რეგულაცია 40

მინიმალური წყალზედა ბორტები

(4) პუნქტის პირველ წინადადებაში, სიტყვები „(1) პუნქტი“ ნაცვლდება სიტყვებით „(3) პუნქტი“.

თავი IV. სპეციალური მოთხოვნები იმ ხომალდებისთვის,

რომელთაც ენიშნება სატყეო წყალზედა ბორტები

რეგულაცია 44

ტვირთის დალაგება

მოქმედ ტექსტს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„ზოგადი ინფორმაცია

(1) ხვრელები ღია გემბანზე, რომელთა ზემოთაც განლაგებულია ტვირთი, უსაფრთხოდ დახურული და დაგმანული უნდა იყოს.

ვენტილატორები და საჰაერო გაყვანილობა უნდა იქნას ეფექტურად დაცული.

(2) საგემბანო ხე-ტყის ტვირთი ლაგდება, უკიდურეს შემთხვევაში, მთელ არსებულ სიგრძეზე, რომელიც შეადგენს ჭის სიგრძესა და ჭების ჯამურ სიგრძეს ზედნაშენთა შორის მანძილს.

როდესაც არ არის არანაირი შეზღუდვა დაბოლოების შემდეგ, ხე-ტყის მასალა გაგრძელდება სულ მცირე ლიუკების განლაგებისაკენ.

საგემბანო ხე-ტყის ტვირთი ლაგდება ხომალდის გარდი გარდმო ხომალდის მხარესთან მაქსიმალურად ახლოს, ისეთი დაბრკოლებების დაშვებით, როგორიცაა ფალშბორტები,

დგარები, საპილოტე შესაშვლელები და ა.შ., იმ შემთხვევაში თუ ნებისმიერი სივრცე რომელიც ზემოაღნიშნულის შედეგად გაჩნდა ხომალდის მხარეზე არ აღემატება მისი სიგანის 4%-ს. ხე-ტყის ტვირთი ლაგდება რამდენადაც შესაძლებელია იმდენად მყარად სულ მცირე ზედნაშენის სტანდარტული სიმაღლის დონეზე, რაც არ მოიცავს გემბანის უკანა ნაწილის ამალღებას.

- (3) გემზე სეზონული ზამთრის ზონის ფარგლებში საგემბანო ტვირთის სიმაღლე უნდა იყოს გემბანის ზემოთ დაუცველ გემბანზე და არ უნდა აღემატებოდეს გემის უკიდურესი სიგანის ერთ-მესამედს.
- (4) საგემბანო ხე-ტყის ტვირთი კომპაქტურად ლაგდება, იკვრება და ლაგდება. მან არავითარ შემთხვევაში არ უნდა გააძნელოს ხომალდის მართვა ან მასზე მიმდინარე აუცილებელი სამუშაოები.

დგარები

- (5) თუ გადაზიდვადი ხე-ტყის სახეობისა და მიხედვით საჭიროა დგარები, ისინი საკმარისად მტკიცე უნდა იყოს ხომალდის სიგანის გათვალისწინებით; მანძილი მათ შორის უნდა შეესაბამებოდეს გადაზიდვადი ხე-ტყის სიგრძესა და სახეობას, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს 3 მეტრს. დგარების სამაგრად გათვალისწინებულ უნდა იქნეს მტკიცე კუთხოვანები ან ლითონის ქალამნები, ან სხვა ამგვარი საიმედო საშუალებები.

ნაიტოვები

- (6) საგემბანო ხე-ტყის ტვირთი, მისი მთელი სიგრძით უნდა შენარჩუნდეს ეფექტიანად ადმინისტრაციისათვის მისაღები ჩამკეტი სისტემის მეშვეობით, რომელიც შეესაბამება ხე-ტყის მასალის სახეობას. (მიითითებულია ორგანიზაციის A.287(VIII) რეზოლუციით მიღებული და საზღვარო უსაფრთხოების მიერ, მის 39-ე სესიაზე შეცვლილი საგემბანო ხე-ტყის ტვირთის გადამზიდავი ხომალდებისთვის უსაფრთხო პრაქტიკის კოდექსი)

მდგრადობა

- (7) რეისის ყველა სტადიაზე, შესაბამისი ზომების მიღებით უზრუნველყოფილ იქნეს მდგრადობის სათანადო მარაგი, წონის შესაძლო გადიდების, მაგალითისთვის ტვირთის დასველების ან მოყინვის გამო, ასევე მისი შემცირების გათვალისწინებით, მაგალითად საწვავისა და მარაგების ხარჯვის გამო.

კვიპჟის დაცვა, შეღწევა სამანქანო განყოფილებაში და სხვ.

- (8) 25 (5) რეგულაციის მოთხოვნებზე დამატებით, ლეერული ღობურები ან სამაშველო ლეერები შუალედებით ლეერებს შორის ვერტიკალზე არანაკლებ 330 მილიმეტრისა ყენდება საგემბანო ტვირთის თითოეულ მხარეს მის ზემოთ არანაკლებ 1 მეტრის სიმაღლეზე.

დამატებით, სამაშველო ლეერები, რომელიც სასურველია იყოს ფოლადის გვარლზე მჭიდროდ შემოჭერილი ხრახნით, უნდა იქნეს გამოყოფილი ხომალდის ცენტრალური ხაზისთვის. ლეერული ღობურებისა და სამაშველო ლეერების დამჭერი ბოძის საყრდენები განლაგდება იმგვარად რათა მოახდინოს უდროო შემცირების პრევენცია. სადაც ტვირთი

არის უსწორმასწორო, არანაკლებ 600 მმ სიგანის უსაფრთხო სასიარულო ზონა განისაზღვრება ტვირთის ზემოთ და ეფექტიანად იფარება სამაშველო ლეერის ქვეშ ან გვერდით.

- (9) სადაც (8) პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნები არაპრაქტიკულია, გამოიყენება ადმინისტრაციისთვის დამაკმაყოფილებელი ალტერნატიული მოწესრიგებები.“

რეგულაცია 45

წყალზედა ბორტის გამოთვლა

- (5) პუნქტში, სიტყვები „ან (8) რეგულაციების შესაბამისად ზაფხულის სატვირთო წყალგამყოფის საფუძველზე“ გადადის სიტყვა „წყალგამყოფი ხაზის“ შემდგომ.

დანართი II

ზონები, რაიონები და სეზონური პერიოდები

რეგულაცია 46

ჩრდილოეთის ზამთრის სეზონური ზონები და სივრცე

- (1)(b) პუნქტის ბოლო წინადადებას ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„აღნიშნულ ზონაში არ შედის ჩრდილოეთ ატლანტიკის ზამთრის I სეზონური ზონა, ჩრდილოეთ ატლანტიკის ზამთრის სეზონური სივრცე და ბალტიის ზღვა, შემოფარგლული სკოუს კონცხის პარალელთა სკაგერაკის უბეში. შეთლანდის კუნძულები ითვლება ჩრდილოეთ ატლანტიკის ზამთრის I და II სეზონური ზონების საზღვარზე მყოფად.

სეზონური პერიოდები:

ზამთარი: 1 ნოემბრიდან 31 მარტამდე.

ზაფხული: 1 აპრილიდან 31 ოქტომბრამდე.“

რეგულაცია 47

სამხრეთის ზამთრის სეზონური ზონა

რეგულაციის ბოლოში, სიტყვებს „ამერიკის კონტინენტის დასავლეთ სანაპირომდე“ ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„სამხრეთის განედის 33 გრადუსზე, დასავლეთის გრძედის 79 გრადუსზე, საზღვრის ხაზიდან სამხრეთის განედის 41 გრადუსამდე, დასავლეთის გრძედის 75 გრადუსამდე, საზღვრის ხაზიდან ჩილოს კუნძულის პუნტა კორონას შუქურამდე, სამხრეთის განედის 41 გრადუსიდან 47 გრადუსამდე, დასავლეთის გრძედის 73 გრადუსიდან 53 გრადუსამდე, ჩილოს კუნძულის ჩრდილოეთი, აღმოსავლეთი და სამხრეთ სანაპიროებიდან სამხრეთის განედის 43 გრადუსიდან 20 გრადუსამდე, დასავლეთის გრძედის 74 გრადუსიდან 20-მდე, დასავლეთის გრძედის 74 გრადუსიდან 20-მდე მერიდიანიდან სამხრეთის განედის 45 გრადუსიდან 45-მდე პარალელთა,

მათ შორის ჩილოის არხების შიდა ზონა დასავლეთის მერიდიანის 74 გრადუსიდან 20-მდე აღმოსავლეთით.“

რეგულაცია 48

ტროპიკული ზონა

(2) პუნქტის პირველი ქვეპუნქტის ბოლოში, სიტყვებს „ამერიკის კონტინენტის დასავლეთ სანაპიროს საზღვრიდან სამხრეთის განედის 30 გრადუსზე“ ანაცვლებს სიტყვები „საზღვიდან სამხრეთის განედის 32 გრადუსიდან 47-მდე, დასავლეთის გრძედის 72 გრადუსამდე, და სამხრეთ ამერიკის დასავლეთ სანაპიროს პარალელამდე სამხრეთის გაედის 32 გრადუსიდან 47-მდე.“

(2) პუნქტის მეორე ქვეპუნქტში, სიტყვას „კოქიუმბო“ ანაცვლებს სიტყვა „ვალპარაიზო“.

რეგულაცია 49

ტროპიკული სეზონური სივრცეები

4(b) პუნქტში სიტყვებს „აღმოსავლეთის გრძედის 120 გრადუსამდე და შემდგომ აღმოსავლეთ გრძედის 120 გრადუსის მერიდიანიდან ავსტრალიის სანაპირომდე“ ანაცვლებს სიტყვები „აღმოსავლეთის გრძედის 114 გრადუსამდე და შემდგომ აღმოსავლეთ გრძედის 114 გრადუსის მერიდიანიდან ავსტრალიის სანაპირომდე“.

ზონებისა და სეზონური სივრცეების ცხრილი

სიტყვებს „სეზონური ზამთრის ზონა“, სადაც ისინი აღნიშნავენ შეერთებული შტატების აღმოსავლეთ სანაპიროს გასწვრივ სივრცეს, ანაცვლებს სიტყვები „ზამთრის სეზონური სივრცე“.

სიტყვებს „სეზონური ზამთრის ზონა“, სადაც ისინი აღნიშნულია ცხრილში (გარდა ზემოაღნიშნული შემთხვევებისა) ანაცვლებს სიტყვები „ზამთრის სეზონური ზონა“ და სიტყვებს „სეზონური ტროპიკული“ ანაცვლებს სიტყვები „სეზონური ტროპიკული სივრცე“.

შენიშვნაში, სიტყვას „დასავლეთის“ ანაცვლებს სიტყვა „აღმოსავლეთის“.

ავსტრალიის სანაპიროსთან სეზონური ტროპიკული სივრცის სასაზღვრო ზოლი გადადის აღმოსავლეთის გრძედის 120 გრადუსიდან აღმოსავლეთის გრძედის 114 გრადუსზე.

ამერიკის კონტინენტის დასავლეთ სანაპირომდე სამხრეთის განედის 33 გრადუსიდან დასავლეთის გრძედის 79 გრადუსის სამხრეთის ზაფხულის ზონის აღმოსავლეთით მდებარე სამხრეთის სასაზღვრო ზოლი იშლება. სამხრეთის განედის 33 გრადუსის და დასავლეთის გრძედის 79 გრადუსიდან სამხრეთის განედის 41 გრადუსსა და დასავლეთის გრძედის 75 გრადუსამდე თავსდება სასაზღვრო ზაზი. აღნიშნული ზონიდან, ჩილოის კუნძულზე პუნტა კორონას შუქურამდე სასაზღვრო ზაზი თავსდება სამხრეთის განედის 41 გრადუსიდან 47-მდე და დასავლეთის გრძედის 73 გრადუსიდან 53-მდე. აღნიშნული ზონიდან, ჩილოის კუნძულის ჩრდილოეთის, აღმოსავლეთისა და სამხრეთის სანაპირო მონიშნულია როგორც საზღვარი სამხრეთის განედის 43 გრადუსიდან 20-მდე და დასავლეთის გრძედის 74 გრადუსიდან 20-მდე. დასავლეთის გრძედის 74 გრადუსიდან 20-მდე და სამხრეთის განედის 45 გრადუსიდან 45-მდე პარალელის მერიდიანი და შემდგომ აღნიშნული პარალელიდან სამხრეთ ამერიკის დასავლეთ სანაპირო მონიშნულია.

სასაზღვრო ხაზი სამხრეთის განედის 26 გრადუსისა და დასავლეთის გრძედის 75 გრადუსიდან სამხრეთ ამერიკის დასავლეთ სანაპირომდე სამხრეთი განედის 30 გრადუსამდე იშლება ტროპიკული ზონის სამხრეთის საზღვრიდან. სასაზღვრო ხაზი თავსდება სამხრეთი განედის 26 გრადუსისა და დასავლეთის გრძედის 75 გრადუსიდან სამხრეთის განედის 32 გრადუსამდე 47 და დასავლეთის გრძედის 72 გრადუსამდე და შემდგომ სამხრეთ ამერიკის დასავლეთ სანაპიროს სამხრეთის განედის 32 გრადუსის 47 პარალელამდე.

დანართი III

მოწმობები

სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობისა და ამოღების შესახებ სატვირთო მარკისათვის საერთაშორისო მოწმობის მოქმედ ფორმებს ანაცვლებს შემდეგი რედაქცია:

„სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობის ფორმა

სატვირთო მარკის საერთაშორისო მოწმობა

(ოფიციალური ბეჭედი)(სახელმწიფო)

გაცემულია 1966 წლის სატვირთო მარკის შესახებ საერთაშორისო კონვენციის დებულებების საფუძველზე 1988 წლის ოქმის ცვლილებებითურთ

.....

(სახელმწიფოს სახელწოდება)

მთავრობის უფლებამოსილებით

..... მიერ

(უფლებამოსილი პირი ან ორგანიზაცია)

ხომალდის თავისებურებები¹

ხომალდის დასახელება

განმასხვავებელი რიცხვი ან ასო

რეგისტრაციის პორტი

სიგრძე (L) როგორც ეს განსაზღვრულია 2 (8) მუხლით (მეტრებში)

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის ნომერი²

¹ ალტერნატიულად, ხომალდის თავისებურებები შესაძლებელია მოცემულ იქნეს ჰორიზონტალური ცხრილების სახით.

წყალზედა ბორტის გემბანის ხაზიდან:³

(ახალი ხომალდი

(

(მოქმედი ხომალდი

ხომალდის სახეობა:³

(სახეობა 'A'

(სახეობა 'B'

(სახეობა 'B'

(შემცირებული წყალზედა ბორტის გემბანით

(სახეობა 'B'

(გაზრდილი წყალზედა ბორტის გემბანი

წყალზედა ბორტის გემბანის ხაზი⁴

სატვირთო მარკა⁴

ტროპიკული

... მმ (T)

.... მმ მაღლა (S)

ზაფხულის

... მმ (S)

ხაზის ზედა ნაწიბურის დონეზე, რომელიც გადის
რგოლის ცენტრზე

ზამთრის

... მმ (W)

... მმ ქვემოთ (S)

ზამთრის

ჩრდილო-ატლანტიკური

... მმ (WNA)

... მმ ქვემოთ (S)

სატყეო ტროპიკული

... მმ (LT)

... მმ მაღლა (LS)

სატყეო ზაფხულის

... მმ (LS)

... მმ მაღლა (S)

სატყეო ზამთრის

... მმ (LW)

... მმ ქვემოთ (LS)

სატყეო ზამთრის

ჩრდილო-ატლანტიკური

... მმ (LWNA)

... მმ ქვემოთ (LS)

სუფთა წყლის დაშვებადობა წყალზედა ბორტის გემბანის ხაზთან მიმართებით, გარდა სატყეო წყალზედა ბორტისა მმ. სატყეო წყალზედა ბორტისთვის მმ.

გემბანის ხაზის ზედა ზღვარი საიდანაც წყალზედა ბორტი გამოითვლება წარმოადგენს მმ გემბანის მხრიდან.

² საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის A. 600 (15) რეზოლუციის შესაბამისად, ხომალდის საიდენტიფიკაციო ნომრის სქემა, აღნიშნული ინფორმაციის წარმოდგენა შესაძლებელია ნებაყოფლობით.

³ სათანადოდ წაშლილია.

⁴ წყალზედა ბორტის გემბანები და სატვირთო მარკა რომელიც არ გამოიყენება არ საჭიროებს მოწმობაზე დატანას. სატვირთო მარკის ქვედანაყოფები მოწმობაში შეიძლება შეტანილ იქნეს ნებაყოფლობით.

წყლის დასაშვები რაოდენობით. როდესაც წყლის სიმჭიდროვე აღემატება ერთიანს, შესწორება პროპორციული უნდა იყოს 1.025-სა და ნამდვილ სიმჭიდროვეს შორის სხვაობისადმი.

გადაწყვეტილება წლიური კვლევების ჩატარებაზე

წინამდებარე დოკუმენტით დასტურდება, რომ კონვენციის მე-14(1)(c) მუხლით მოთხოვნილი წლიური კვლევისას, ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით.

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19 (8)(c) მუხლით გათვალისწინებული წლიური კვლევა:

წინამდებარე დოკუმენტით დასტურდება, რომ კონვენციის მე-19 (8)(c) მუხლით გათვალისწინებული წლიური კვლევისას, ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(3) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, იმ მოწმობის მოქმედების გაგრძელების დადასტურება, რომლის ვადაც 5 წელზე ნაკლებია

ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით, და წინამდებარე მოწმობა, კონვენციის მე-19(3) მუხლის შესაბამისად, მოქმედებს მდე.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(4) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, განახლებული კვლევის ჩატარების დადასტურება

ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით, და წინამდებარე მოწმობა, კონვენციის მე-19(4) მუხლის შესაბამისად, მოქმედებს მდე.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(5) ან მე-19(6) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, მოწმობის მოქმედების ვადის კვლევის პორტში მისვლამდე ან საშეღავათო პერიოდით გაგრძელების დადასტურება

წინამდებარე მოწმობა, კონვენციის მე-19(5)/19(6) მუხლის შესაბამისად, მოქმედებს მდე.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(8) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, წლიური თარიღის გაგრძელების დადასტურება
კონვენციის მე-19(8) მუხლის შესაბამისად ახალ წლიურ თარიღს წარმოადგენს

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

კონვენციის მე-19(8) მუხლის შესაბამისად ახალ წლიურ თარიღს წარმოადგენს

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

საერთაშორისო სატვირთო მარკის გამათავისუფლებელი მოწმობის ფორმა

საერთაშორისო მოწმობა სატვირთო მარკის შესახებ

(ოფიციალური გერბი)

(სახელმწიფო)

გაცემულია სატვირთო მარკის შესახებ 1966 წლის საერთაშორისო კონვენციის დებულებების საფუძველზე, 1988 წლის ოქმით განხორციელებული ცვლილებების გათვალისწინებით

შემდეგი სახელმწიფოს მთავრობის ხელისუფლების მიერ

(სახელმწიფოს სახელწოდება)

(აღიარებული ფიზიკური ან იურიდიული პირი)

ხომალდის თავისებურებები⁶

ხომალდის დასახელება

განმასხვავებელი რიცხვი ან ასო

რეგისტრაციის პორტი

სიგრძე (L) როგორც ეს განსაზღვრულია 2 (8) მუხლით (მეტრებში)

საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის ნომერი⁷

წინამდებარე დოკუმენტით დასტურდება:

რომ ხომალდი გათავისუფლებულია კონვენციის დებულებებისგან, აღნიშნული კონვენციის მე-6(2)/6(4) მუხლით მინიჭებული უფლებამოსილების საფუძველზე.

ხომალდი, კონვენციის მე-6(2) მუხლის საფუძველზე გათავისუფლებულია კონვენციის შემდეგი დებულებებისგან:

.....

მარშრუტი, რომლის ფარგლებშიც მე-6(4) მუხლის საფუძველზე მინიჭებული გათავისუფლება მოქმედებს:

გამგზავრების ადგილი:

დანიშნულების ადგილი:

მე-6(2) ან მე-6(4) მუხლის საფუძველზე გაცემული გათავისუფლების პირობები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

.....

წინამდებარე მოწმობა მოქმედებს მდე.⁸
კონვენციის მე-14(1)(c) მუხლით გათვალისწინებული წლიური კვლევების გათვალისწინებით.

გაცემულია

(მოწმობის გაცემის ადგილი)

⁶ ალტერნატიულად, ხომალდის თავისებურებები შესაძლებელია მოცემულ იქნეს ჰორიზონტალური ცხრილების სახით.

⁷ საერთაშორისო საზღვაო ორგანიზაციის A. 600 (15) რეზოლუციის შესაბამისად, ხომალდის საიდენტიფიკაციო ნომრის სქემა, აღნიშნული ინფორმაციის წარმოდგენა შესაძლებელია ნებაყოფლობით.

⁸ კონვენციის მე-19 (10) მუხლის შესაბამისად მიუთითეთ ვადის გასვლის თარიღი, როგორც ეს განსაზღვრულია ადმინისტრაციის მიერ. აღნიშნული თარიღის დღე და თვე ემთხვევა წლიურ თარიღს, როგორც ეს განსაზღვრულია კონვენციის მე-2(9) მუხლში, თუ კონვენციის მე-19(8) მუხლის თანახმად იგი არ შეცვლილა.

.....

(გაცემის თარიღი)

.....

(მოწმობის გამცემი უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

გადაწყვეტილება წლიური კვლევების ჩატარებაზე

წინამდებარე დოკუმენტით დასტურდება, რომ კონვენციის მე-14(1)(c) მუხლით მოთხოვნილი წლიური კვლევისას, ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით.

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

წლიური კვლევა:

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19 (8)(c) მუხლით გათვალისწინებული წლიური კვლევა:

წინამდებარე დოკუმენტით დასტურდება, რომ კონვენციის მე-19 (8)(c) მუხლით გათვალისწინებული წლიური კვლევისას, ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(3) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, იმ მოწმობის მოქმედების გაგრძელების დადასტურება, რომლის ვადაც 5 წელზე ნაკლებია

ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით, და წინამდებარე მოწმობა, კონვენციის მე-19(3) მუხლის შესაბამისად, მოქმედებს მდე.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(4) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, განახლებული კვლევის ჩატარების დადასტურება

ხომალდი თანხვედრაშია კონვენციის შესაბამის მოთხოვნებთან მიმართებით, და წინამდებარე მოწმობა, კონვენციის მე-19(4) მუხლის შესაბამისად, მოქმედებს მდე.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(5) ან მე-19(6) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, მოწმობის მოქმედების ვადის კვლევის პორტში მისვლამდე ან საშუალო პერიოდით გაგრძელების დადასტურება

წინამდებარე მოწმობა, კონვენციის მე-19(5)/19(6) მუხლის შესაბამისად, მოქმედებს მდე.

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

მე-19(8) მუხლთან შესაბამისობის შემთხვევაში, წლიური თარიღის გაგრძელების დადასტურება

კონვენციის მე-19(8) მუხლის შესაბამისად ახალ წლიურ თარიღს წარმოადგენს

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

კონვენციის მე-19(8) მუხლის შესაბამისად ახალ წლიურ თარიღს წარმოადგენს

ხელმოწერილია:

(უფლებამოსილი პირის ხელმოწერა)

ადგილი:

თარიღი:

(ხელისუფლების გერბი ან ბეჭედი, სათანადო წესით)

საქართველოს საგარეო საკმეთიო სამინისტრო
საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებათა
თარგმნის ბიურო

სარეგისტრაციო/REGISTRATION № 23823-0

თარიღი/DATE 06.07.2017

დაამტკიცა/CERTIFIED BY [Signature]

Ministry of Foreign Affairs of Georgia
TRANSLATION BUREAU
of International Agreements of Georgia