

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1968.

30 JUILLET 1968.

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et des Annexes, faites à Londres, le 5 avril 1966

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — Introduction.

Le présent projet de loi a pour but de faire approuver par le Parlement la Convention internationale sur les lignes de charge, signée à Londres le 5 avril 1966.

Cette Convention est destinée à remplacer la Convention internationale sur les lignes de charge, signée à Londres, le 5 juillet 1930 et approuvée par la loi du 24 avril 1935.

En effet, la Conférence sur les lignes de charge (1966) a recommandé de dénoncer la Convention de 1930.

Depuis 1930 la conception en matière de construction des navires a beaucoup évolué. Les dimensions des navires, en particulier des navires-citernes et des bulkcarriers, ayant augmenté sensiblement ont nécessité l'extension des tables actuelles de franc-bord de façon à pouvoir y inclure les navires atteignant 365 m. (1 200 p.) de longueur. La soudure est aujourd'hui largement utilisée dans les chantiers navals; de nouveaux types de dispositions de fermeture, en particulier les panneaux d'écouille métalliques étanches, ont amélioré l'étanchéité des navires et réduit le risque de pénétration de l'eau dans leurs cales.

Pour toutes ces raisons, il était devenu nécessaire de convoquer une Convention internationale pour la révision de la Convention de 1930.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1968.

30 JULI 1968.

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, en van de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — Inleiding.

Onderhavig wetsontwerp heeft tot doel het Internationaal Verdrag voor de vaststelling van de uitwatering van schepen, ondertekend te Londen op 5 april 1966, door het Parlement te laten goedkeuren.

Dit Verdrag is bestemd om de Internationale Conventie voor de vaststelling van de uitwatering van schepen, ondertekend te Londen op 5 juli 1930 en goedgekeurd door de wet van 24 april 1935, te vervangen.

Inderdaad werd door de Conferentie over de uitwatering van schepen (1966) aanbevolen de Conventie van 1930 op te zeggen.

Sedert 1930 is de opvatting inzake de constructie van schepen snel geëvolueerd. De afmetingen van de schepen, vooral van tankers en bulkcarriers, zijn veel groter geworden en het werd onontbeerlijk o.m. de huidige vrijboordtabellen uit te breiden om er schepen van 365 m (1 200 voet) in te voorzien. Sedert enkele jaren wordt het lassen algemeen toegepast in de scheepsbouwswerken; nieuwe typen afsluitingen, vooral metalen waterdichte luikdeksels, hebben de waterdichtheid van het schip vergroot en het risico van binnendringen van water in de luiken vermindert.

Uit dit alles groeide de noodzakelijkheid een Internationale Conferentie samen te roepen met het oog op de herziening van de Conventie van 1930.

Conformément à l'article 20 de la Convention de 1930 le Gouvernement du Royaume-Uni a pris l'initiative de cette revision. En vertu du même article, déjà en octobre 1959, plus d'un tiers des pays contractants avaient marqué leur accord de principe pour la convocation d'une conférence.

En 1966, en application de la résolution A.53 adoptée le 24 octobre 1963 à la troisième Assemblée de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (O.M.C.I.), une conférence s'est tenue sous l'égide de cette organisation.

Des représentants de 60 pays, dont 8 observateurs, assistaient à la conférence. Deux organisations intergouvernementales : l'O.N.U. et l'O.A.A. et une organisation non gouvernementale bénéficiant du statut consultatif auprès de l'I.M.C.O. : la Chambre Internationale de la Marine Marchande, avaient également envoyé des observateurs.

La ratification de la Convention 1966, qui viendra se substituer à la Convention de 1930 n'apportera aucune disposition incompatible avec la législation maritime belge. Il suffira d'apporter quelques adaptations au règlement actuel d'inspection maritime.

II. — Résumé de la Convention.

a) Modifications à la Convention de 1930.

En principe la Convention de 1966 est la continuation logique de l'ancienne Convention de 1930.

La distinction entre navires-citernes et autres navires est maintenue sous forme de deux tableaux séparés.

Ces tableaux ont été conçus de telle façon qu'ils comprennent les plus grands navires actuellement en construction ou à construire dans un avenir rapproché (jusqu'à une longueur de navire de 365 m). Les tableaux antérieurs étaient établis pour une longueur maximum de 183 m en ce qui concerne les navires-citernes et de 229 m pour les autres navires.

Le progrès réalisé dans la technique de la construction navale et l'expérience acquise dans l'exploitation des navires entre 1930 et 1966 ont démontré que — moyennant certaines mesures de précaution — le chargement des navires peut être augmenté par rapport à la Convention actuelle sans que pour autant la sécurité en mer en soit réduite.

La stabilité du navire en état d'avarie constitue dorénavant le principal nouveau critère permettant aux navires autres que les navires-citernes d'augmenter le chargement prévu au tableau de leur catégorie à condition qu'ils offrent une sécurité bien déterminée en rapport avec le compartimentage et la stabilité en état d'avarie. Ceci vaut pour les navires d'une construction spéciale qui, tout en n'étant pas des navires-citernes, en présentent néanmoins les mêmes caractéristiques en ce qui concerne le compartimentage intérieur et qui sont munis d'écouilles étanches en acier. Dans certains cas ces navires peuvent même recevoir un franc-bord de navires-citernes. C'est le cas en Belgique pour le minéralier « Minéral Seraing ».

b) Zones, régions et périodes saisonnières.

La conférence a fixé les critères météorologiques pour déterminer les zones, régions et périodes saisonnières.

Het initiatief voor deze herziening werd genomen door de Regering van het Verenigd Koninkrijk, en zulks overeenkomstig artikel 20 van de Conventie 1930. Op basis van ditzelfde artikel hadden meer dan een derde van de Verdragsluitende landen, reeds in oktober 1959, hun principiële instemming betuigd met het bijeenroepen van de Conferentie.

In 1966, ingevolge resolutie A.53 op 24 oktober 1963 door de derde Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) goedgekeurd, werd deze conferentie uiteindelijk ingericht onder de auspiciën van deze organisatie.

Vertegenwoordigers van 60 landen, waaronder 8 als waarnemer, woonden de conferentie bij. Twee internationale organismen : de U.N.O. en de F.A.O. en één niet-gouvernementele organisatie met consultatief statuut bij de I.M.C.O. nl. de Internationale Kamer van Scheepvaart, hadden eveneens waarnemers afgevaardigd.

De aanvaarding van het Verdrag 1966, welke de Conventie van 1930 zal vervangen, houdt geen enkel voorschrift in dat onverenigbaar is met de Belgische maritieme wetgeving. Het zal volstaan enkele aanpassingen aan te brengen aan het huidige zeevaartspectiereglement.

II. — Korte inhoud van het Verdrag.

a) Veranderingen ten opzichte van de Conventie 1930.

Principieel is het Verdrag van 1966 de logische voortzetting van de oude Conventie van 1930.

Het onderscheid tussen tankers en niet-tankers voor het toekennen van een basisvrijboord, is behouden gebleven onder vorm van twee afzonderlijke tabellen.

De tabellen zijn aangepast voor de grootste schepen welke thans en in de nabije toekomst zullen worden gebouwd (tot een scheepslengte van 365 m). De vroegere tabellen waren opgesteld voor scheepslengten van maximum 183 m wat de tankers betreft en van 229 m voor andere schepen.

De vooruitgang in de scheepsbouwtechniek en de opgedane ondervinding tussen de jaren 1930 en 1966 in de exploitatie van zeeschepen hebben aangetoond dat schepen — mits inachtneming van een reeks voorzorgsmaatregelen — in feite dieper mogen geladen worden dan de huidige conventie toelaat en zonder dat de veiligheid op zee hierdoor wordt verminderd.

Als voornaam nieuw criterium werd de stabiliteit van het schip in beschadigde toestand ingevoerd, waarbij het o.m. mogelijk wordt aan niet-tankers welke een bepaalde veiligheid bieden onder oogpunt van schottenindeling en stabiliteit in beschadigde toestand, dieper te laden dan de tabel voor niet-tankers toelaat. Dit geldt voor speciaal gebouwde schepen welke karakteristieken vertonen op gebied van inwendige indeling gelijkaardig aan tankers, alhoewel geen tankers zijnde en die voorzien zijn van stalen waterdichte luikdeksels. In sommige gevallen krijgen ze zelfs het tankervrijboord. Dit is het geval in België bv. van het erfsschip « Minéral Seraing ».

b) Vaargebieden en periodieke seizoenvaargebieden.

De Conferentie heeft de meteorologische criteria bepaald met het oog op het bepalen van de zones en de periodieke seizoenvaargebieden.

Les limites des zones périodiques d'hiver ont été sensiblement modifiées particulièrement dans l'Atlantique nord et le Pacifique sud. Les nouvelles limites permettront aux navires qui doublent le Cap de Bonne Espérance et longent la côte méridionale de l'Australie de demeurer dans la zone d'été. La mer Baltique, la mer Noire, la Méditerranée, la mer du Japon et une certaine partie de l'Océan Atlantique seraient considérées comme situées dans la zone d'été. Toutefois, pour les navires d'une longueur ne dépassant pas les 100 mètres ces régions demeureront des régions périodiques d'hiver.

Différents changements ont également été apportés aux limites de la zone tropicale de certaines régions tropicales saisonnières conformément aux conditions météorologiques réelles qui y règnent. Deux nouvelles régions tropicales saisonnières ont été délimitées dans la partie méridionale de l'océan Indien.

c) Certificats.

En plus du certificat ordinaire la Conférence sur les lignes de charge a créé un certificat international d'exemption pour le franc-bord.

III. — Conclusion.

Les dispositions de la Convention sur les lignes de charge de 1966 permettent aux armateurs, tout en maintenant les normes de sécurité en mer, une exploitation plus rentable de leurs nouveaux navires sans modifications des dimensions principales et ceci au profit de l'économie générale du pays.

Les navires de moins de 100 m exclus de cet avantage obtiennent cependant pour une même capacité une sécurité accrue en mer par l'application des panneaux d'écouilles en acier et des cloisons de compartiments en acier dans les superstructures.

Les navires existants remplissant déjà les conditions de la nouvelle Convention pourront également bénéficier des avantages de cette Convention.

Tous les navires pourront bénéficier des dispositions élargies concernant les zones, régions et périodes saisonnières.

Par opposition à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1960 la Convention sur les lignes de charge n'entraînera pas de dépenses de la part des armateurs. Au contraire elle bénéficiera à notre économie par l'augmentation de la capacité de chargement de notre flotte marchande. Il est donc souhaitable de procéder aussitôt que possible à la ratification de la Convention.

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

De grenzen van de winterseizoenvaargebieden werden gevoelig veranderd vooral in de Noord-Atlantische Oceaan en het Zuiden van de Stille Oceaan. Dank zij die nieuwe grenzen is het mogelijk dat schepen die rond de Kaap de Goede Hoop en langs de Zuidkust van Australië varen in het zomervaar gebied kunnen blijven. De Baltische Zee, de Zwarte Zee, de Middellandse Zee en de Zee van Japan en een zeker gedeelte van de Atlantische Oceaan worden nu beschouwd als zomervaar gebied; laatstgenoemde gebieden blijven echter voor schepen van 100 m lengte en minder periodieke wintervaargebieden.

Verschillende wijzigingen werden ook aangebracht aan de grenzen van de tropische zone in zekere seizoen-tropenvaargebieden overeenkomstig de er werkelijk heersende meteorologische omstandigheden. Twee nieuwe seizoen-tropencorridors werden geopend in het Zuiden van de Indische Oceaan.

c) Certifikaten.

Naast het gewone certificaat heeft de Conferentie een internationaal certificaat van vrijstelling ingevoerd.

III. — Besluit.

De regels van het Verdrag van laadlijnen 1966 laten de reders toe, met behoud van de normen van veiligheid op zee, hun nieuwe schepen economischer uit te baten, zonder wijziging van de hoofdmetingen en zulks ten bate van de algemene economie van het land.

Schepen van 100 m en minder lengte, die van dit voordeel uitgesloten zijn, bekomen echter voor eenzelfde laadvermogen een hogere veiligheid op zee door het gebruik van stalen luikdeksels en stalen schotafsluitingen in de opbouwen.

Bestaande schepen die reeds aan de voorwaarden van het nieuwe Verdrag voldoen kunnen ook de voordelen van dit Verdrag genieten.

Alle schepen zullen evenwel genieten van de minder strenge eisen betreffende de zones en periodieke seizoenvaargebieden.

In tegenstelling met het Internationaal Verdrag van 1960 voor beveiliging van mensenlevens op zee zal het nieuwe Verdrag geen uitgaven medebrengen voor de reders. Ze zal integendeel ten goede komen aan onze economie door de verhoging van het laadvermogen van onze handelsvloot. Het is dus wenselijk dat zo spoedig mogelijk tot de bekrachtiging ervan wordt overgegaan.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 29 décembre 1967, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et des annexes, faites à Londres, le 5 avril 1966 », a donné le 10 janvier 1968 l'avis suivant :

Il n'est pas tout à fait exact d'affirmer, comme le fait l'exposé des motifs, que la convention de 1966 « est destinée à remplacer » la convention du 5 juillet 1930. En effet, aux termes de l'article 24 de la convention de 1966, la première convention continuera à produire ses effets dans une certaine mesure.

La chambre était composée de

MM. :

G. VAN BUNNEN, *conseiller d'Etat, président*;
J. MASQUELIN.

Madame :

G. CISELET, *conseillers d'Etat*;

MM. :

P. DE VISSCHER,
G. ARONSTEIN, *assesseurs de la section de législation*;
G. DE LEUZE, *greffier adjoint, greffier*.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. W. LAHAYE, *auditeur général adjoint*.

Le Greffier.
(s.) G. DE LEUZE.

Le Président.
(s.) G. VAN BUNNEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 29^e december 1967 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het internationaal verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, en van de bijlagen, opgemaakt te Londen, op 5 april 1966 », heeft de 10^e januari 1968 het volgend advies gegeven :

Het is niet geheel juist te beweren, zoals de memorie van toelichting doet, dat het verdrag van 1966 bestemd is om het verdrag van 5 juli 1930 « te vervangen ». Luidens artikel 24 van het verdrag van 1966 zal het eerste verdrag immers in zekere mate van kracht blijven.

De kamer was samengesteld uit

de HH. :

G. VAN BUNNEN, *Staatsraad, voorzitter*;
J. MASQUELIN.

Mevrouw :

G. CISELET, *Staatsraden*;

de HH. :

P. DE VISSCHER,
G. ARONSTEIN, *bijzitters van de afdeling wetgeving*;
G. DE LEUZE, *adjunct-griffier, griffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. LAHAYE, *adjunct-auditeur-generaal*.

De Griffier.
(get.) G. DE LEUZE.

De Voorzitter.
(get.) G. VAN BUNNEN

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères et de Notre Ministre des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge et les Annexes, faites à Londres le 5 avril 1966, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} juillet 1968.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

P. HARMEL.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken en van Onze Minister van Verkeerswezen,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel.

Het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, en de Bijlagen, opgemaakt te Londen op 5 april 1966, zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 1 juli 1968.

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

De Minister van Verkeerswezen,

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
ET DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge

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 auxdites Annexes.

2. Les Gouvernements contractants s'engagent à prendre toutes les mesures qui pourront être nécessaire 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 internationales 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 morses 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 quille égale à 85 pour cent du creux minimum sur quille mesuré depuis la quille ainsi qu'il est indiqué à la règle 3, paragraphe 5, alinéa a, de l'annexe I 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.

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN
EN BUITENLANDSE HANDEL

(Vertaling)

Internationaal Verdrag
betreffende de uitwatering van schepen, 1966

De Verdragsluitende Regeringen,

Verlangende uniforme beginselen en regels vast te stellen met betrekking tot de grenzen waartoe schepen op internationale reizen, gelet op de noodzaak van de beveiliging van mensenlevens en goederen op zee, mogen worden geladen;

Overwegende dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Verdrag,

Zijn overeengekomen als volgt :

Artikel 1

Algemene verplichting krachtens het Verdrag

1. De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag en de daarbij behorende Bijlagen, die geacht worden een integrerend deel te vormen van dit Verdrag. Elke verwijzing naar dit Verdrag sluit in zich een gelijktijdige verwijzing naar de Bijlagen.

2. De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich alle maatregelen te nemen, die nodig kunnen zijn voor de tenuitvoerlegging van dit Verdrag.

Artikel 2

Begripsomschrijvingen

Bij de toepassing van dit Verdrag wordt, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, verstaan onder :

1. « Voorschriften » : de Voorschriften opgenomen in de bijlagen behorende bij dit Verdrag.

2. « Administratie » : de regering van de Staat wiens vlag het schip voert.

3. « Goedgekeurd » : goedgekeurd door de Administratie.

4. « Internationale reis » : een zeereis van een land waarop dit Verdrag van toepassing is naar een haven, gelegen buiten dat land of omgekeerd. Te dien einde wordt elk gebied voor welks internationale betrekkingen een Verdragsluitende Regering verantwoordelijk is of waarover de Verenigde Naties als gezagsorgaan het beheer uitoefenen als een afzonderlijk land beschouwd.

5. « Vissersvaartuig » : een schip gebruikt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee.

6. « Nieuw schip » : een schip waarvan de kiel is gelegd, of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, op of na de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag voor iedere Verdragsluitende Regering.

7. « Bestaand schip » : een schip dat geen nieuw schip is.

8. « Lengte » : 96 percent van de totale lengte op een waterlijn op 85 percent van de kleinste holte naar de mal gemeten van de kiel, zoals bepaald is in voorschrift 3, vijfde lid, alinea a, van bijlage I of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze lengte groter is. Bij schepen welke met stuurlast ontworpen zijn moet de waterlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden genomen.

Artikel 3

Algemene bepalingen

1. Na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt, mag geen schip waarop dit Verdrag van toepassing is, zee kiezen om een internationale reis te ondernemen, tenzij het overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag is onderzocht, van merken voorzien, alsmede voorzien van een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) of, in daarvoor in aanmerking komende gevallen, van een Internationaal Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering.

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;
 - 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.

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 tonneaux;
 - 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 Rasa (Cap San Antonio), Argentine, à Punta del Este, Uruguay.

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

2. Geen bepaling van dit Verdrag verbiedt een Administratie een groter vrijboord voor te schrijven dan het overeenkomstig Bijlage I bepaalde minimumvrijboord.

Artikel 4 Toepasselijkheid

1. Dit Verdrag is van toepassing op :
 - a) schepen die zijn geregistreerd in landen waarvan de Regering een Verdragsluitende Regering is;
 - b) schepen die zijn geregistreerd in gebieden waarop dit Verdrag krachtens artikel 32 eveneens van toepassing is;
 - c) ongeregistreerde schepen die de vlag voeren van een Staat waarvan de Regering een Verdragsluitende Regering is.

2. Dit Verdrag is van toepassing op schepen die internationale reizen maken.

3. De in Bijlage I vervatte voorschriften zijn in het bijzonder van toepassing op nieuwe schepen.

4. Bestaande schepen die niet geheel voldoen aan de in Bijlage I vervatte voorschriften of aan enig deel daarvan, dienen ten minste te voldoen aan de minder stringente overeenkomstige voorschriften die door de Administratie vóór de inwerkingtreding van dit Verdrag werden toegepast op schepen die internationale reizen maken; in geen geval mag worden geëist dat het vrijboord van deze schepen wordt vergroot. Ten einde het voordeel te kunnen genieten van een geringer vrijboord dan hetwelk voorheen werd voorgeschreven, dienen bestaande schepen aan alle vereisten van dit Verdrag te voldoen.

5. De in Bijlage II vervatte voorschriften zijn van toepassing op nieuwe en bestaande schepen waarop dit Verdrag van toepassing is.

Artikel 5 Uitzonderingen

1. Dit Verdrag is niet van toepassing op :
 - a) oorlogsschepen;
 - b) nieuwe schepen met een lengte van minder dan 24 m (79 voet);
 - c) bestaande schepen met een bruto inhoud van minder dan 150 ton;
 - d) pleziervaartuigen die niet voor handelsdoeleinden worden gebruikt;
 - e) vissersvaartuigen.
2. Geen der bepalingen van dit Verdrag is van toepassing op schepen die uitsluitend varen op :
 - a) de Grote Meren van Noord-Amerika en de rivier de St. Laurens niet verder oostelijk dan de loxodroom getrokken van Cap des Rosiers naar West Point op het eiland Anticosti en aan de noordzijde van het eiland Anticosti tot de meridiaan van 63° Westlengte;
 - b) de Kaspische Zee;
 - c) de Rio de la Plata en de rivieren Parana en Uruguay niet verder oostelijk dan tot de loxodroom getrokken van Punta Rasa (Kaap San Antonio) in Argentinië naar Punta del Este in Uruguay.

Artikel 6 Vrijstellingen

1. Schepen die internationale reizen maken tussen naburige havens van twee of meer Staten kunnen door de Administratie worden vrijgesteld van de bepalingen van dit Verdrag zolang zij deze reizen blijven maken, indien de Regeringen van de Staten waarin deze havens zijn gelegen ervan overtuigd zijn dat de beschutte aard van de route of de omstandigheden waaronder reizen tussen zodanige havens plaatshebben, de toepassing van de bepalingen van dit Verdrag het onredelijk of praktisch niet wel uitvoerbaar maken de bepalingen van dit Verdrag toe te passen op schepen die zodanige reizen ondernemen.

2. De Administratie kan elk schip waarin nieuwe voorzieningen zijn opgenomen, vrijstellen van die bepalingen van dit Verdrag waarvan de toepassing het onderzoek inzake de verbetering van deze nieuwe voorzieningen en de invoering ervan op schepen die internationale reizen maken ernstig zou kunnen belemmeren.

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 communiquant 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 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.

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.

Ieder zodanig schip dient evenwel te voldoen aan veiligheidseisen die naar het oordeel van de Administratie voldoende zijn met het oog op de dienst waarvoor het schip is bestemd en die zodanig zijn dat zij de algemene veiligheid van het schip verzekeren en aanvaardbaar zijn voor de Regeringen van de Staten die door het schip worden bezocht.

3. De Administratie die krachtens de leden 1 en 2 van dit artikel een vrijstelling toestaat, deelt aan de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen de Organisatie) bijzonderheden omtrent deze vrijstelling en de beweegredenen daarvoor mede, welke inlichtingen door de Organisatie aan de Verdragsluitende Regeringen ter kennis worden gebracht.

4. Een schip dat onder normale omstandigheden geen internationale reizen maakt, doch dat in bijzondere omstandigheden een enkele internationale reis dient te maken, kan door de Administratie van een of meer bepalingen van dit Verdrag worden vrijgesteld, mits het voldoet aan veiligheidseisen die naar het oordeel van die Administratie voldoende zijn voor de reis die door dat schip wordt ondernomen.

Artikel 7 *Overmacht*

1. Een schip dat op het ogenblik van het vertrek voor een reis niet is onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag, mag niet wegens afwijking van de voorgenomen reis ten gevolge van slecht weer of enige andere vorm van overmacht aan deze bepalingen worden onderworpen.

2. Bij toepassing van de bepalingen van dit Verdrag houdt de Administratie behoorlijk rekening met elke afwijking van de route, of elke vertraging door een schip ondervonden, ten gevolge van slecht weer of enige andere vorm van overmacht.

Artikel 8 *Gelijkwaardige voorzieningen*

1. De Administratie kan toestaan dat een bepaald onderdeel, materiaal, instrument of toestel wordt aangebracht, of dat een bepaalde andere voorziening op een schip wordt getroffen, die niet door dit Verdrag wordt voorgeschreven, indien zij door beproeving daarvan of anderszins ervan overtuigd is dat zulk een onderdeel, materiaal, instrument of toestel of zulk een voorziening ten minste even doelmatig is als hetgeen is voorgeschreven door het Verdrag.

2. De Administratie die hetzij een onderdeel, materiaal, instrument of toestel, hetzij een voorziening toestaat verschillend van hetgeen door dit Verdrag is voorgeschreven, doet aan de Organisatie gegevens daaromtrent, vergezeld van een verslag over uitgevoerde proefnemingen, toekomen voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen.

Artikel 9 *Goedkeuringen voor experimentele doeleinden*

1. Geen der bepalingen van dit Verdrag verbiedt een Administratie ten aanzien van een schip waarop dit Verdrag van toepassing is, bijzondere voorzieningen voor experimentele doeleinden goed te keuren.

2. Een Administratie die een zodanige voorziening goedkeurt deelt aan de Organisatie bijzonderheden daaromtrent mede voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen.

Artikel 10 *Reparaties, veranderingen en wijzigingen*

1. Een schip dat reparaties, veranderingen of wijzigingen, alsmede de daarmee verband houdende aanpassingen, ondergaat, dient ten minste te blijven voldoen aan de eisen die voordien voor dat schip golden. Een bestaand schip dient in dat geval in de regel niet in geringere mate dan voordien te voldoen aan de eisen voor nieuwe schepen.

2. Reparaties, veranderingen en wijzigingen van grote omvang, alsmede de daarmee verband houdende aanpassingen, dienen te voldoen aan de eisen voor een nieuw schip voor zover de Administratie zulks redelijk en praktisch uitvoerbaar acht.

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.

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.

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 dûment habilités par elle. 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.

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 l'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.

Artikel 11
Vaarzones en vaargebieden

1. Een schip waarop dit Verdrag van toepassing is moet voldoen aan de voorschriften die op dat schip in de vaarzones en vaargebieden omschreven in Bijlage II van toepassing zijn.

2. Een haven liggende op de grens tussen twee vaarzones of vaargebieden wordt beschouwd als te liggen binnen de vaarzone of het vaargebied vanwaar het schip komt of waarheen het vertrekt.

Artikel 12
Onderdompeling

1. Behoudens in de gevallen voorzien in de leden 2 en 3 van dit artikel, mogen de van toepassing zijnde uitwateringslijnen aan de zijden van het schip overeenkomende met het jaargetij en de vaarzone of het vaargebied waarin het schip zich bevindt op geen enkel tijdstip wanneer het schip uitvaart, tijdens de reis of bij aankomst zijn ondergedompeld.

2. Wanneer een schip zich bevindt in zoetwater waarvan het soortelijk gewicht gelijk is aan één, mag de van toepassing zijnde uitwateringslijn zijn ondergedompeld tot op een diepte die overeenkomt met de correctie voor zoetwater aangegeven in het Internationale Certificaat van Uitwatering (1966). Wanneer het soortelijk gewicht niet gelijk is aan één wordt een correctie toegepast evenredig aan het verschil tussen 1,025 en het werkelijk soortelijk gewicht.

3. Wanneer een schip een haven verlaat, die aan een rivier of aan binnenwateren is gelegen, is het toegestaan zoveel dieper af te laden als overeenkomt met het gewicht van de brandstof en van alle andere stoffen verbruikt tussen de plaats van afvaart en de zee.

Artikel 13
Onderzoek, inspectie en het aanbrengen van merken

Het onderzoek en de inspectie van schepen en het aanbrengen van merken daarop worden met het oog op de tenuitvoerlegging van de bepalingen van dit Verdrag en het verlenen van vrijstelling daarvan, verricht door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan evenwel het onderzoek, de inspectie en het aanbrengen van merken opdragen, hetzij aan speciaal voor dit doel benoemde toezicht houdende ambtenaren, hetzij aan door haar behoorlijk gemachtigde organisaties. In elk geval waarborgt de betrokken Administratie zonder voorbehoud de volledigheid en de doeltreffendheid van het onderzoek, de inspectie en het aanbrengen van het merk.

Artikel 14
Eerste onderzoek, periodieke onderzoeken en inspecties

1. Een schip wordt onderworpen aan de onderzoeken en inspecties als hieronder aangegeven :

a) Een onderzoek vóór het schip in dienst wordt gesteld, hetwelk dient in te houden een volledige inspectie van zijn constructie en uitrusting voor zover hiernaar door dit Verdrag eisen worden gesteld. Dit onderzoek dient zodanig te zijn dat wordt gewaarborgd dat de inrichting, het materiaal en de verbanddelen ten volle voldoen aan de eisen van dit Verdrag.

b) Een periodiek onderzoek dat wordt verricht met inachtneming van door de Administratie vast te stellen tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan vijf jaar, dat zodanig dient te zijn dat wordt gewaarborgd dat de constructie, de uitrusting, de inrichting, het materiaal en de verbanddelen ten volle voldoen aan de eisen van dit Verdrag.

c) Een periodieke inspectie die jaarlijks wordt uitgevoerd tijdens de drie maanden die voorafgaan aan of volgen op de verjaardatum van de afgifte van het certificaat, ten einde vast te stellen dat geen veranderingen in de romp of in de bovenbouw zijn aangebracht, die van invloed zijn op de berekeningen tot vaststelling van de plaats van de uitwateringslijn en ten einde vast te stellen dat de onderdelen en middelen voor :

- i) de bescherming van openingen,
- ii) de verschaning of het relingwerk,
- iii) de waterloospoorten en
- iv) de toegangen tot de verblijven van de bemanning in deugdelijke staat zijn gehouden.

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.

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 échantillons ayant fait l'objet de la visite.

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.

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 bat ou battra 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.

2. De periodieke inspecties bedoeld in lid 1, c van dit artikel worden aangetekend op de rugzijde van het Internationale Certificaat van Uitwatering (1966) of van het Internationale Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering dat wordt afgegeven ten behoeve van een schip dat vrijstelling geniet krachtens lid 2 van artikel 6 van dit Verdrag.

Artikel 15

Handhaving van de toestand na het onderzoek

Nadat een onderzoek van het schip krachtens artikel 14 is voltooid, mogen in de constructie, de uitrusting, de inrichting, het materiaal of de verbanddelen waarop het onderzoek betrekking heeft, geen veranderingen worden aangebracht dan na goedkeuring door de Administratie.

Artikel 16

Afgifte van certificaten

1. Ten behoeve van ieder schip dat is onderzocht en waarop een merk is aangebracht overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag wordt een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) afgegeven.

2. Ten behoeve van ieder schip waaraan vrijstelling is verleend krachtens lid 2 of lid 4 van artikel 6 wordt een Internationaal Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering afgegeven.

3. Deze certificaten worden afgegeven door de Administratie of een door haar behoorlijk gemachtigde persoon of organisatie. In ieder geval aanvaardt de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat.

4. Niettegenstaande andersluidende bepalingen van dit Verdrag, blijft elk internationaal certificaat van uitwatering dat geldigheid bezit bij de inwerkingtreding van dit Verdrag ten aanzien van de Regering van een Staat wiens vlag het schip voert van kracht gedurende twee jaar of tot de datum waarop de geldigheidsduur ervan is verstreken, al naar gelang welk tijdstip het eerst valt. Na deze datum is een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) vereist.

Artikel 17

Afgifte van certificaten door een andere Regering

1. Een Verdragsluitende Regering kan op verzoek van een andere Verdragsluitende Regering maatregelen nemen dat een schip wordt onderzocht en, indien zij ervan overtuigd is dat aan de bepalingen van dit Verdrag wordt voldaan, geeft zij overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag ten behoeve van het schip een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) af, of verleent machtiging tot deze afgifte.

2. Een afschrift van het certificaat, een afschrift van het verslag van het onderzoek gebruikt voor de berekening van het vrijboord, alsmede een afschrift van de berekeningen dienen zo spoedig mogelijk aan de verzoekende Regering te worden toegezonden.

3. Een op deze wijze afgegeven certificaat dient een verklaring te bevatten inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Regering van de Staat wiens vlag het schip voert of zal gaan voeren; dit certificaat bezit dezelfde rechtskracht en geniet dezelfde erkenning als een krachtens artikel 16 afgegeven certificaat.

4. Ten behoeve van een schip dat de vlag voert van een Staat waarvan de Regering geen Verdragsluitende Regering is mag geen Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) worden afgegeven.

Artikel 18

Vorm van het certificaat

1. De certificaten worden opgemaakt in de officiële taal of talen van het land waardoor zij worden afgegeven. Indien de gebruikte taal noch Engels noch Frans is, dient een vertaling in een van deze twee talen te worden bijgevoegd.

2. De certificaten moeten wat betreft de vorm in overeenstemming zijn met de modellen, opgenomen in Bijlage III. De indeling van het gedrukte gedeelte van elk model dient in alle certificaten die worden afgegeven, alsmede in alle gewaarmerkte afschriften daarvan, nauwkeurig te worden gevolgd.

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;

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.

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.

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 international 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;

Artikel 19

Geldigheidsduur der certificaten

1. Een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) wordt afgegeven voor een door de Administratie vast te stellen tijdvak, dat niet langer mag zijn dan vijf jaar, te rekenen van de datum van afgifte.

2. Indien na het in lid 1, b, van artikel 14 bedoelde periodieke onderzoek geen nieuw certificaat ten behoeve van een schip kan worden afgegeven voordat het oorspronkelijk afgegeven certificaat zijn geldigheid verliest, kan de persoon of de organisatie die het onderzoek verricht de geldigheidsduur van het oorspronkelijke certificaat verlengen voor een periode van ten hoogste vijf maanden. Deze verlenging wordt aangetekend op de rugzijde van het certificaat en wordt slechts verleend indien er geen veranderingen hebben plaatsgehad in de constructie, de uitrusting, de inrichting, het materiaal of de verbanddelen die van invloed zijn op het vrijboord van het schip.

3. Een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) wordt door de Administratie ingetrokken indien een der volgende omstandigheden zich voordoet :

a) de romp of de bovenbouw van het schip hebben ingrijpende veranderingen ondergaan van dien aard dat de vaststelling van een groter vrijboord noodzakelijk is;

b) de onderdelen en middelen vermeld in lid 1, c, van artikel 14 zijn niet in deugdelijke toestand gehouden;

c) het certificaat vertoont aan de rugzijde geen aantekening waaruit blijkt dat het schip een inspectie heeft ondergaan als voorzien in lid 1, c, van artikel 14;

d) de sterkte van de constructie van het schip is zoveel geringer geworden dat het onveilig is.

4. a) De geldigheidsduur van een Internationaal Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering afgegeven door een Administratie ten behoeve van een schip dat vrijstelling geniet krachtens lid 2 van artikel 6 mag niet meer dan vijf jaar bedragen, te rekenen van de datum van afgifte. Een dergelijk certificaat is onderworpen aan de procedures betreffende verlenging, endossering en intrekking van dezelfde aard als die waarin krachtens dit artikel wordt voorzien ten aanzien van een Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966).

b) De geldigheidsduur van een Internationaal Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering dat is afgegeven ten behoeve van een schip dat vrijstelling geniet krachtens lid 4 van artikel 6 is beperkt tot de reis waarvoor het is afgegeven.

5. Een door de Administratie ten behoeve van een schip afgegeven certificaat houdt op geldig te zijn bij overdracht van zulk een schip onder de vlag van een andere Staat.

Artikel 20

Erkenning van certificaten

De onder gezag van een Verdragsluitende Regering overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag afgegeven certificaten worden door de andere Verdragsluitende Regeringen erkend en voor alle doelstellingen waarop dit Verdrag betrekking heeft, beschouwd als dezelfde rechtskracht te bezitten als door hen afgegeven certificaten.

Artikel 21

Toezicht

1. Schepen in het bezit van een certificaat afgegeven krachtens artikel 16 of artikel 17 zijn, wanneer zij zich in havens van andere Verdragsluitende Regeringen bevinden, onderworpen aan het toezicht door daartoe door deze Regeringen behoorlijk gemachtigde ambtenaren. De Verdragsluitende Regeringen zien erop toe dat een dergelijk toezicht voor zover redelijk en praktisch uitvoerbaar is wordt uitgeoefend ten einde vast te stellen dat zich aan boord een krachtens dit Verdrag geldig certificaat bevindt. Indien zich aan boord van het schip een geldig Internationaal Certificaat van Uitwatering (1966) bevindt, heeft dit toezicht slechts tot doel vast te stellen dat :

a) de belading van het schip de door het certificaat toegestane grenzen niet overschrijdt;

b) de plaats van de uitwateringslijn overeenkomt met hetgeen daaromtrent op het certificaat is aangegeven;

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'Organisation 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.

c) het schip ten aanzien van de onder a en b van lid 3 van artikel 19 vermelde defen niet zodanige ingrijpende veranderingen heeft ondergaan dat het kennelijk ongeschikt is om zonder gevaar voor mensenlevens zee te kiezen.

Indien zich aan boord een geldig Internationaal Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering bevindt, heeft dit toezicht slechts tot doel vast te stellen dat aan de in dat certificaat gestelde voorwaarden wordt voldaan.

2. Indien een dergelijk toezicht wordt uitgeoefend krachtens lid 1, c, van dit artikel, wordt het slechts uitgeoefend voor zover noodzakelijk is om te verzekeren dat het schip niet uitvaart totdat het zonder gevaar voor passagiers en bemanning zee kan kiezen.

3. Indien het in dit artikel bedoelde toezicht aanleiding heeft tot het nemen van maatregelen van welke aard ook, stelt de ambtenaar die het toezicht uitoefent de consul of de diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat wiens vlag het schip voert onmiddellijk schriftelijk in kennis van een dergelijke beslissing en van alle omstandigheden waarin maatregelen noodzakelijk werden geacht.

Artikel 22

Voorrechten

De voorrechten van dit Verdrag kunnen slechts worden ingeroepen ten behoeve van een schip, indien het in het bezit is van een geldig certificaat, afgegeven krachtens dit Verdrag.

Artikel 23

Ongevallen

1. Iedere Administratie verbindt zich tot het instellen van een onderzoek naar ieder ongeval dat schepen waarvoor zij verantwoordelijk is en waarop de bepalingen van dit Verdrag van toepassing zijn, overkomt, wanneer zij van oordeel is dat een dergelijk onderzoek kan bijdragen tot vaststelling van wenselijk geachte wijzigingen van het Verdrag.

2. Iedere Verdragsluitende Regering verbindt zich tot het verstrekken van de ter zake dienende inlichtingen aan de Organisatie betreffende de resultaten van een dergelijk onderzoek. Verslagen of aanbevelingen van de Organisatie die op zodanige inlichtingen zijn gebaseerd mogen niet de identiteit of de nationaliteit van de betrokken schepen onthullen, noch op enigerlei wijze verantwoordelijkheid van een schip of persoon vaststellen of doen vermoeden.

Artikel 24

Vorige verdragen en overeenkomsten

1. Alle andere verdragen, overeenkomsten en regelingen die betrekking hebben op de uitwatering van schepen welke op dit ogenblik gelden tussen Regeringen die partij zijn bij dit Verdrag blijven gedurende de tijd waarvoor zij zijn gesloten geheel en volledig van kracht ten aanzien van :

- a) schepen waarop dit Verdrag niet van toepassing is;
- b) schepen waarop dit Verdrag van toepassing is, ten aanzien van aangelegenheden waarin het niet uitdrukkelijk voorziet.

2. Voor zover deze verdragen, overeenkomsten of regelingen echter in strijd zijn met de bepalingen van dit Verdrag, hebben de bepalingen van dit Verdrag voorrang.

Artikel 25

Bijzondere regels voortvloeiende uit een overeenkomst

Wanneer in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag bij overeenkomst bijzondere regels tussen alle of enige Verdragsluitende Regeringen worden vastgesteld, worden deze regels aan de Organisatie medegedeeld voor kennisgeving aan alle Verdragsluitende Regeringen.

Artikel 26

Verstrekking van inlichtingen

1. De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich aan de Organisatie mede te delen en bij haar neder te leggen :

- a) Een voldoende aantal exemplaren van krachtens de bepalingen van dit Verdrag afgegeven certificaten voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen.

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.

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.

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 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) De la tekst van de wetten, besluiten, beschikkingen, voorschriften en andere akten die terzake van de verschillende aangelegenheden die binnen de werkingssfeer van dit Verdrag vallen bekend zijn gemaakt.

c) Een lijst van niet-gouvernementele organisaties die gemachtigd zijn namens hen op te treden in aangelegenheden betreffende de uitwatering, voor kennisgeving aan de Verdragsluitende Regeringen.

2. Iedere Verdragsluitende Regering verbindt zich haar sterkte-maatstaven aan iedere andere Verdragsluitende Regering op verzoek mede te delen.

Artikel 27

Ondertekening, aanvaarding en toetreding

1. Dit Verdrag staat, te rekenen van 5 april 1966, gedurende drie maanden open voor ondertekening en blijft daarna openstaan voor toetreding. Regeringen van Staten die lid zijn van de Verenigde Naties, van een gespecialiseerde organisatie of van de Internationale Organisatie voor Atoomenergie of partij zijn bij het Statuut van het Internationale Gerechtshof kunnen partij worden bij dit Verdrag door :

- a) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding;
- b) ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding; of
- c) toetreding.

2. Aanvaarding of toetreding geschiedt door middel van nederlegging van een akte van aanvaarding of toetreding bij de Organisatie, die alle Regeringen die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden, kennis geeft van iedere nieuwe aanvaarding of toetreding, alsmede van de datum van nederlegging daarvan.

Artikel 28

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste vijftien Regeringen van Staten, waarvan zeven met elk ten minste één miljoen bruto register-ton aan scheepsruimte, het hebben ondertekend zonder voorbehoud van aanvaarding of overeenkomstig artikel 27 akten van aanvaarding of toetreding hebben nedergelegd. De Organisatie stelt alle Regeringen die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden in kennis van de datum van inwerkingtreding.

2. Voor Regeringen die een akte van aanvaarding van of toetreding tot dit Verdrag hebben nedergelegd gedurende het in lid 1 van dit artikel bedoelde tijdvak van twaalf maanden, wordt de aanvaarding of toetreding van kracht bij de inwerkingtreding van dit Verdrag, dan wel drie maanden na de datum van de nederlegging van de akte van aanvaarding of toetreding, al naar gelang welk tijdstip het laatst valt.

3. Voor Regeringen die een akte van aanvaarding van of toetreding tot dit Verdrag hebben nedergelegd na de datum van inwerkingtreding, treedt dit Verdrag in werking drie maanden na de datum van nederlegging van een zodanige akte.

4. Na de datum waarop alle maatregelen die nodig zijn om een wijziging van dit Verdrag in werking te doen treden voltooid zijn of na de datum waarop alle noodzakelijke aanvaardingen geacht worden te hebben plaatsgevonden krachtens lid 2, b, van artikel 29 in geval van wijziging door middel van eenstemming aanvaarding, wordt elke akte van aanvaarding of toetreding die wordt nedergelegd geacht te gelden voor het gewijzigde Verdrag.

Artikel 29

Wijzigingen

1. Dit Verdrag kan op voorstel van een Verdragsluitende Regering gewijzigd worden door middel van de in dit artikel aangegeven procedures.

2. Wijziging bij eenstemmige aanvaarding

a) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering wordt iedere door haar voorgestelde wijziging van dit Verdrag door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen ter bestudering medegedeeld met het oog op eenstemmige aanvaarding.

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 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.

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.

b) Een dergelijke wijziging treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop zij door alle Verdragsluitende Regeringen is aanvaard, tenzij over een eerdere datum overeenstemming is bereikt. Een Verdragsluitende Regering die haar aanvaarding of verwerping van de wijziging niet binnen drie jaar nadat deze wijziging haar voor het eerst door de Organisatie is medegedeeld ter kennis van laatstgenoemde brengt wordt geacht de wijziging te hebben aanvaard.

c) Elke voorgestelde wijziging wordt geacht te zijn verworpen indien zij niet wordt aanvaard krachtens het bepaalde in b van dit lid binnen drie jaar nadat zij voor het eerst door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen is medegedeeld.

3. Wijziging na bestudering in de Organisatie

a) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering wordt iedere door haar voorgestelde wijziging van dit Verdrag door de Organisatie bestudeerd. Indien zij wordt goedgekeurd door een meerderheid van twee derde der aanwezige hun stem uitbrengende leden van de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie, wordt een zodanige wijziging aan alle leden van de Organisatie en aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld ten minste zes maanden voordat zij wordt bestudeerd door de Algemene Vergadering van de Organisatie.

b) Indien zij wordt goedgekeurd door een meerderheid van twee derde der aanwezige hun stem uitbrengende leden van de Algemene Vergadering, wordt een zodanige wijziging door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld ter fine van aanvaarding.

c) Een zodanige wijziging treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derde van de Verdragsluitende Regeringen is aanvaard. De wijziging treedt in werking ten aanzien van alle Verdragsluitende Regeringen, behalve die Regeringen welke voordat zij in werking treedt een verklaring afleggen dat zij de wijziging niet aanvaarden.

d) De Algemene Vergadering kan, met twee derde meerderheid van de aanwezige hun stem uitbrengende leden, waaronder begrepen twee derde van de in de Maritieme Veiligheidscommissie vertegenwoordigde Regeringen die in de Algemene Vergadering aanwezig zijn en daar hun stem uitbrengen, ten tijde van de goedkeuring van een wijziging voorstellen dat wordt besloten dat deze van zodanig belang is dat iedere Verdragsluitende Regering die een verklaring aflegt krachtens c en de wijziging niet aanvaardt binnen een tijdvak van twaalf maanden nadat zij in werking is getreden, ophoudt partij te zij bij dit Verdrag na het verstrijken van dat tijdvak. Dit besluit is onderworpen aan de voorafgaande aanvaarding door twee derde der Verdragsluitende Regeringen die bij dit Verdrag partij zijn.

e) Geen der bepalingen van dit lid verbiedt dat de Verdragsluitende Regering die het eerst krachtens dit lid het initiatief nam ter zake van een wijziging van dit Verdrag te eniger tijd andere maatregelen die zij gewenst acht, neemt overeenkomstig lid 2 of lid 4 van dit artikel.

4. Wijziging door een conferentie

a) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering, waarmede door ten minste een derde van de Verdragsluitende Regeringen wordt ingestemd, wordt door de Organisatie een conferentie van Regeringen bijeengeroepen ten einde wijzigingen van dit Verdrag te bestuderen.

b) Iedere wijziging door een zodanige conferentie, goedgekeurd door een meerderheid van twee derde der aanwezige hun stem uitbrengende leden, wordt door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen medegedeeld ter fine van aanvaarding.

c) Een zodanige wijziging treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop zij door twee derde van de Verdragsluitende Regeringen is aanvaard. De wijziging treedt in werking ten aanzien van alle Verdragsluitende Regeringen, behalve die Regeringen welke voordat zij in werking treedt een verklaring afleggen dat zij de wijziging niet aanvaarden.

d) Een krachtens a bijeengeroepen conferentie kan, met twee derde meerderheid van de aanwezige hun stem uitbrengende leden, ten tijde van de goedkeuring van een wijziging besluiten dat deze van zodanig belang is dat iedere Verdragsluitende Regering die een verklaring aflegt krachtens c en de wijziging niet aanvaardt binnen een tijdvak van twaalf maanden nadat zij in werking is getreden, ophoudt partij te zij bij dit Verdrag na het verstrijken van dat tijdvak.

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.

Article 31 *Suspension*

1. En cas d'hostilité 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 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.

5. Iedere wijziging van dit Verdrag die krachtens dit artikel tot stand komt, die betrekking heeft op de constructie van een schip, is slechts van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na de datum waarop de wijziging in werking treedt.

6. De Organisatie stelt alle Verdragsluitende Regeringen in kennis van alle wijzigingen die krachtens dit artikel in werking treden, alsmede van de datum waarop elk van deze wijzigingen in werking treedt.

7. Elke aanvaarding of verklaring krachtens dit artikel geschiedt door middel van schriftelijke mededeling aan de Organisatie, die alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stelt van de ontvangst van de aanvaarding of de verklaring.

Artikel 30 *Opzegging*

1. Dit Verdrag kan te allen tijde door elke Verdragsluitende Regering worden opgezegd na afloop van een tijdvak van vijf jaar, te rekenen van de datum waarop dit Verdrag voor die Regering in werking treedt.

2. Opzegging geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving gericht tot de Organisatie, die alle andere Verdragsluitende Regeringen van de ontvangst van een zodanige kennisgeving en van de datum van ontvangst daarvan op de hoogte stelt.

3. De opzegging wordt van kracht een jaar na ontvangst door de Organisatie van de kennisgeving of na een langere daarin vastgestelde periode.

Artikel 31 *Schorsing*

1. In geval van vijandelijkheden of andere buitengewone omstandigheden die van invloed zijn op de vitale belangen van een Staat, waarvan de Regering een Verdragsluitende Regering is, kan die Regering de werking van het gehele Verdrag of van een deel daarvan schorsen. De Regering die van deze bevoegdheid gebruik maakt stelt de Organisatie onverwijld van een zodanige schorsing op de hoogte.

2. Een zodanige schorsing ontnemt andere Verdragsluitende Regering niet het recht krachtens dit Verdrag toezicht uit te oefenen op schepen van de Regering die van de bevoegdheid tot schorsing gebruik maakt wanneer deze schepen zich in hun havens bevinden.

3. De Regering die tot schorsing heeft besloten kan deze te allen tijde beëindigen en stelt de Organisatie onverwijld van een zodanige beëindiging in kennis.

4. De Organisatie stelt alle Verdragsluitende Regeringen in kennis van elke schorsing of beëindiging van schorsing krachtens dit artikel.

Artikel 32 *Afhankelijke gebieden*

1. a) De Verenigde Naties, in die gevallen waarin deze organisatie het gezagsorgaan is dat het beheer over een gebied uitoefent, of Verdragsluitende Regeringen die verantwoordelijk zijn voor de internationale betrekkingen van een gebied, dienen zo spoedig mogelijk overleg te plegen met een zodanig gebied ten einde te bewerkstelligen dat dit Verdrag op dat gebied van toepassing wordt, en kunnen de Organisatie te allen tijde schriftelijk mededelen dat dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn.

b) Te rekenen van de datum van ontvangst van deze kennisgeving of van een andere in deze kennisgeving vastgesteld datum is dit Verdrag van toepassing op het daarin genoemde gebied.

2. a) De Verenigde Naties of Verdragsluitende Regeringen die een verklaring krachtens lid 1, a, van dit artikel hebben afgelegd kunnen te allen tijde na het verstrijken van een tijdvak van vijf jaar te rekenen van de datum waarop dit Verdrag aldus op een gebied van toepassing wordt door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Organisatie verklaren dat dit Verdrag ophoudt van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied.

b) Dit Verdrag houdt op van toepassing te zijn op het in de kennisgeving genoemde gebied een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de Organisatie of na een langere in de kennisgeving vastgestelde periode.

3. L'Organisation lieme 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 de la République Argentine :
Sous réserve d'acceptation.
H.G. Marco.

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :
Sous réserve d'acceptation.
L.R. Downer.
4 juillet 1966.

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique :
Sous réserve d'approbation et de ratification.
van den Bosch.
R. Vancraeynest.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis du Brésil :
Sous réserve d'acceptation.
George A. Maciel.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie :
Sous réserve d'acceptation.
P. Doinov.

Pour le Gouvernement du Canada :
Sous réserve de ratification.
R.R. Macgillivray.

Pour le Gouvernement de la République de Chine :
Sous réserve d'acceptation.
Tsing-Chang Liu.

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :
Sous réserve d'acceptation.
Anders Bache.
M. Rosell.

Pour le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne :
Sous réserve d'acceptation.
Karl Schubert.

Pour le Gouvernement de la République française :
Sous réserve d'approbation ultérieure.
J. Morin.

Pour le Gouvernement de la République du Ghana :
Sous réserve d'acceptation.
Y.K. Quartey.

3. De Organisatie stelt alle Verdragsluitende Regeringen op de hoogte van het van toepassing worden van dit Verdrag op enigerlei gebied krachtens lid 1 van dit artikel, alsmede van de beëindiging van een zodanige toepasselijkheid krachtens de bepalingen van lid 2, waarbij in ieder afzonderlijk geval melding dient te worden gemaakt van de datum waarop dit Verdrag aldus van toepassing is geworden of van de datum waarop de toepasselijkheid is beëindigd.

Artikel 33
Registratie

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de Organisatie en de Secretaris-Generaal van de Organisatie doet hiervan voor eensluitend gewaarmerkte afschriften toekomen aan alle ondertekenende Regeringen en alle Regeringen die tot dit Verdrag toetreden.

2. Zodra dit Verdrag in werking treedt, wordt het door de Organisatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties geregistreerd.

Artikel 34
Talen

Dit Verdrag is, in een enkel exemplaar, opgesteld in de Franse en de Engelse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in de Russische en de Spaanse taal worden vastgesteld en nedergelegd bij het ondertekende origineel.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, de vijfde april 1966.

Voor de Regering van de Republiek Argentinië :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
H.G. Marco.

Voor de Regering van het Gemeenbest Australië :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
L.R. Downer.
4 juli 1966.

Voor de Regering van het Koninkrijk België :
Onder voorbehoud van goedkeuring en bekrachtiging.
van den Bosch.
R. Vancraeynest.

Voor de Regering van de Verenigde Staten van Brazilië :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
George A. Maciel.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Bulgarije :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
P. Doinov.

Voor de Regering van Canada :
Onder voorbehoud van bekrachtiging.
R.R. Macgillivray.

Voor de Regering van de Republiek China :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Tsing-Chang Liu.

Voor de Regering van het Koninkrijk Denemarken :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Anders Bache.
M. Rosell.

Voor de Regering van de Bondsrepubliek Duitsland :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Karl Schubert.

Voor de Regering van de Republiek Frankrijk :
Onder voorbehoud van latere goedkeuring.
J. Morin.

Voor de Regering van de Republiek Ghana :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Y.K. Quartey.

Pour le Gouvernement du Royaume de Grèce :
Sous réserve d'acceptation.
P. Pagonis.

Pour le Gouvernement de la République d'Islande :
Sous réserve d'acceptation.
Hjalmar R. Bardarson.

Pour le Gouvernement de la République de l'Inde :
Sous réserve d'acceptation.
Nagendra Singh.

Pour le Gouvernement de l'Irlande :
Sous réserve d'acceptation.
M.A. Hayes.
R. Rodgers.

Pour le Gouvernement de l'Etat d'Israël :
Sous réserve d'acceptation.
P. Muench.
D. Perry.

Pour le Gouvernement de la République italienne :
Sous réserve d'acceptation.
Nunzio D'Angelo.

Pour le Gouvernement de la République de Côte d'Ivoire :
Sous réserve d'approbation.
S. Ake.

Pour le Gouvernement du Japon :
Sous réserve d'acceptation.
Atsushi Uyama.
Terutaka Atutagawa.

Pour le Gouvernement de l'Etat du Koweït :
Sous réserve d'acceptation.
A.R. Hussain.

Pour le Gouvernement de la République du Liberia :
Sous réserve d'acceptation.
J.D. Lawrence.
Francis Dennis.

Pour le Gouvernement de la République malgache :
Sous réserve d'approbation.
Jules A. Razafimbahiny.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :
Sous réserve d'acceptation.
D.W. van Lynden.
4 juillet 1966.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :
Sous réserve d'acceptation.
T.L. Macdonald.
30 juin 1966.

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège :
Sous réserve d'acceptation.
Arne Skang.
1er juillet 1966.

Pour le Gouvernement du Pakistan :
Sous réserve d'acceptation.
A. Hilaly.
5 avril 1966.

Pour le Gouvernement de la République du Panama :
Eusebio A. Morales.
13 mai 1966.

Pour le Gouvernement de la République du Pérou :
Ad referendum.
R. Pinto T.

Pour le Gouvernement de la République des Philippines :
Sous réserve de ratification ou d'acceptation.
Tiburcio C. Baja.
1er juillet 1966.

Voor de Regering van het Koninkrijk Griekenland :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
P. Pagonis.

Voor de Regering van de Republiek IJsland :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Hjalmar R. Bardarson.

Voor de Regering van de Republiek India :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Nagendra Singh.

Voor de Regering van Ierland :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
M.A. Hayes.
R. Rodgers.

Voor de Regering van de Staat Israël :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
P. Muench.
D. Perry.

Voor de Regering van de Republiek Italië :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Nunzio D'Angelo.

Voor de Regering van de Republiek Ivoorkust :
Onder voorbehoud van goedkeuring.
S. Ake.

Voor de Regering van Japan :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Atsushi Uyama.
Terutaka Atutagawa.

Voor de Regering van de Staat Kuwait :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
A.R. Hussain.

Voor de Regering van de Republiek Liberia :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
J.D. Lawrence.
Francis Dennis.

Voor de Regering van de Republiek Madagascar :
Onder voorbehoud van goedkeuring.
Jules A. Razafimbahiny.

Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
D.W. van Lynden.
4 juli 1966.

Voor de Regering van Nieuw-Zeeland :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
T.L. Macdonald.
30 juni 1966.

Voor de Regering van het Koninkrijk Noorwegen :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
Arne Skang.
1 juli 1966.

Voor de Regering van Pakistan :
Onder voorbehoud van aanvaarding.
A. Hilaly.
5 april 1966.

Voor de Regering van de Republiek Panama :
Eusebio A. Morales.
13 mei 1966.

Voor de Regering van de Republiek Peru :
Ad referendum.
R. Pinto T.

Voor de Regering van de Republiek Philippijnen :
Onder voorbehoud van bekrachtiging of aanvaarding.
Tiburcio C. Baja.
1 juli 1966.

Pour le Gouvernement de la République populaire de Pologne :

Sous réserve d'acceptation.
J. Kroskowski.

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

Sous réserve d'acceptation.
Gen. Honkon Lee.

Pour le Gouvernement de la République sud-africaine :

Sous réserve d'acceptation.
R. Kenny.
E.R. Barker.
F.J. Cronje.

Pour le Gouvernement de l'Etat espagnol :

Sous réserve d'acceptation.
Santa Cruz.

Pour le Gouvernement de la Confédération suisse :

Sous réserve d'approbation.
B. de Fischer.

Pour le Gouvernement de la Trinité et Tobago :

Sous réserve d'acceptation.
J.A.V. Harper.

Pour le Gouvernement de la République tunisienne :

Sous réserve d'approbation.
A. Badra.
5 juillet 1966.

Pour le Gouvernement
de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

Avec une déclaration concernant l'Article 27 (1) (*).
M. Smirnovsky.
4 juillet 1966.

Pour le Gouvernement de la République arabe unie :

Sous réserve de ratification avec déclaration.

« Le Gouvernement de la République arabe unie formule la réserve suivante : Rien dans cette Convention n'affectera aucune des règles et règlements promulgués par l'administration du canal de Suez. En cas de contradiction entre eux, le dernier prévaudra. »

F. Rizk.

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

Sous réserve d'acceptation.
Gilmour Jenkins.
Basil Edward Bellamy.
R.W. Bullmore.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

Sous réserve d'acceptation.
E.J. Roland.
David B. Bannerman Jr.

Pour le Gouvernement de la République du Venezuela :

Ad referendum.
Moritz Eiris Villegas.

Pour le Gouvernement de la République fédérative socialiste
de Yougoslavie :

Sous réserve d'acceptation.
Blazevic.

Voor de Regering van de Volksrepubliek Polen :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
J. Kroskowski.

Voor de Regering van de Republiek Korea :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
Gen. Honkon Lee.

Voor de Regering van de Zuidafrikaanse Republiek :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
R. Kenny.
E.R. Barker.
F.J. Cronje.

Voor de Regering van de Staat Spanje :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
Santa Cruz.

Voor de Regering van het Zwitserse Eedgenootschap :

Onder voorbehoud van goedkeuring.
B. de Fischer.

Voor de Regering van Trinidad en Tobago :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
J.A.V. Harper.

Voor de Regering van de Republiek Tunesië :

Onder voorbehoud van goedkeuring.
A. Badra.
5 juli 1966.

Voor de Regering
van de Unie der Socialistische Sowjetrepublieken :

Met een verklaring betreffende artikel 27 (1) (*).
M. Smirnovsky.
4 juli 1966.

Voor de Regering van de Verenigde Arabische Republiek :

Behoudens bekrachtiging en met het volgende voorbehoud.

« De Regering van de Verenigde Arabische Republiek drukt het volgende voorbehoud uit : Geen bepaling van dit Verdrag kan op enige wijze afbreuk doen aan de voorschriften en reglementen uitgevaardigd door de Suez Canal Authority; in geval van tegenpraak gelden de bepalingen van deze laatste. »

F. Rizk.

Voor de Regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot Brittannië
en Noord-Ierland :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
Gilmour Jenkins.
Basil Edward Bellamy.
R.W. Bullmore.

Voor de Regering van de Verenigde Staten van Amerika :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
E.J. Roland.
David B. Bannerman Jr.

Voor de Regering van de Republiek Venezuela :

Ad referendum.
Moritz Eiris Villegas.

Voor de Regering van de Socialistische Bondsrepubliek Zuidslavië :

Onder voorbehoud van aanvaarding.
Blazevic.

(*) Au moment de signer la Convention, le Représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration suivante :

« L'Union des Républiques socialistes soviétiques déclare que l'article 27 (1) de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, par lequel les gouvernements de certains pays n'ont pas la possibilité de devenir parties à cette convention, est de nature discriminatoire et elle croit que, conformément au principe d'égalité souveraine des Etats, la Convention devrait être ouverte à la participation de tous les Etats intéressés sans discrimination ni restriction. »

(*) Bij de ondertekening van het Verdrag heeft de Vertegenwoordiger van de Unie der Socialistische Sowjetrepublieken namens zijn Regering de volgende verklaring afgelegd :

« De Unie der Socialistische Sowjetrepublieken verklaart dat artikel 27 (1) van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, waarbij aan de regeringen van een aantal Staten de gelegenheid wordt ontzegd om tot het Verdrag toe te treden, van discriminerende aard is en zij meent dat, overeenkomstig het beginsel aan gelijke soevereiniteit der Staten, het Verdrag voor toetreding zou moeten openstaan voor alle belanghebbende Staten, zonder enige discriminatie of beperking. »

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 du navire

L'Administration doit s'assurer que la solidité générale de structure du navire 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 allèges, chalands 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 construction rendent injustifiée ou rationnellement 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 mesuré ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 5, alinéa a de la présente règle 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).

Bijlage I

Voorschriften voor de vaststelling van de uitwatering

HOOFDSTUK I. — Algemeen

De voorschriften zijn gemaakt in de onderstelling dat de aard en stuwing van lading, ballast, enz., zodanig zijn dat een voldoende mate van stabiliteit van het schip is gewaarborgd en te grote spanningen in de scheepsromp worden vermeden.

De voorschriften gaan tevens uit van de onderstelling dat waar internationale eisen bestaan met betrekking tot stabiliteit en waterdichte indeling, aan deze eisen is voldaan.

Voorschrift 1

Sterkte van het schip

De Administratie overtuigt zich ervan dat de algemene structurele sterkte van het schip voldoende is voor de diepgang overeenkomende met het vastgestelde vrijboord. Schepen die gebouwd zijn en worden onderhouden overeenkomstig de eisen van een door de Administratie erkend classificatiebureau kunnen geacht worden voldoende sterkte te bezitten.

Voorschrift 2

Toepasselijkheid

1. Voor schepen met werktuigelijke voortstuwingsmiddelen of lichters, sleepschepen of andere schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen wordt een vrijboord vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van de voorschriften 1 tot en met 40 van deze Bijlage.

2. Voor schepen die deklasten hout vervoeren kunnen naast de in lid 1 van dit voorschrift voorgeschreven vrijboorden houtvaartvrijboorden worden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van de voorschriften 41 tot en met 45 van deze Bijlage.

3. Voor schepen ontworpen om zeilen te voeren, hetzij als enig voortstuwingsmiddel of als aanvullend voortstuwingsmiddel, en voor sleepboten worden vrijboorden vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van de voorschriften 1 tot en met 40 van deze Bijlage. De Administratie kan voor deze schepen vrijboorden eisen, die groter zijn dan die bepaald overeenkomstig bovengenoemde voorschriften.

4. Voor houten schepen, voor composietschepen, voor schepen vervaardigd van andere materialen waarvan de Administratie het gebruik heeft goedgekeurd of voor schepen waarvan de constructiekenmerken zodanig zijn dat de toepassing erop van de bepalingen van deze Bijlage niet gerechtvaardigd of niet praktisch uitvoerbaar is, worden de vrijboorden vastgesteld als door de Administratie bepaald.

5. De voorschriften 10 tot en met 26 van deze Bijlage zijn van toepassing op elk schip waarvoor een minimumvrijboord is vastgesteld. Afwijkingen van deze eisen kunnen worden toegestaan met betrekking tot schepen waarvoor een groter dan minimumvrijboord is vastgesteld op voorwaarde dat de Administratie ervan overtuigd is dat de veiligheid van deze schepen voldoende is gewaarborgd.

Voorschrift 3

Omschrijving van de in de Bijlagen gebruikte termen

1. *Lengte.* De lengte (L) is gelijk aan 96 percent van de totale lengte op een waterlijn op 85 percent van de kleinste holte naar de mal gemeten van de bovenzijde van de kiel op de wijze bepaald in het vijfde lid, alinea a, van dit voorschrift of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze lengte groter is. Bij schepen welke met stuurlast ontworpen zijn moet de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden genomen.

2. *Loodlijnen.* De voorloodlijn en de achterloodlijn worden gerekend aan het voor- en achtereinde van de lengte (L). De voorloodlijn moet samenvallen met de voorzijde van de voorsteven op de waterlijn waarop de lengte gemeten wordt.

3. *Midscheeps.* Midscheeps is gelegen op het midden van de lengte (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 en bord du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arrête 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.

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_v) est donné par la formule :

$$C_v = \frac{\nabla}{L.B.d_1} \text{ dans laquelle}$$

∇ 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 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

4. *Breedte.* Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald is de breedte (B) de grootste breedte van het schip midscheeps gemeten op de buitenkant der spanten bij een schip met een metalen huid en op de buitenkant van de romp bij een schip met een huid van een ander materiaal.

5. Holte naar de mal

a) De holte naar de mal is de verticale afstand gemeten van de bovenkant van de kiel tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde. Bij houten schepen en bij composiet-schepen wordt de afstand gemeten van de onderkant van de sponning van de kiel. Wanneer de vorm in het onderste gedeelte van de grootspant hol verloopt, of wanneer dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de afstand gemeten van het punt waar de lijn welke van het vlakke deel van het scheepsvlak naar het middenvlak is doorgetrokken, de zijde van de kiel snijdt.

b) Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd wordt de holte naar de mal gemeten tot het snijpunt van de doorgestrookte onderzijde van de dekbeplating en de binnenzijde van de huidbeplating.

c) Waar het vrijboorddek verspringt en het verhoogde gedeelte zich uitstrekt voorbij het punt waar de holte naar de mal moet worden vastgesteld, wordt de holte naar de mal gemeten tot een referentiehoofd die vanaf het lage gedeelte van het dek evenwijdig aan het verhoogde gedeelte wordt getrokken.

6. Holte voor de berekening van het vrijboord (D)

a) De holte voor de berekening van het vrijboord (D) is de holte naar de mal midscheeps vermeerderd met de dikte van de stringerplaat van het vrijboorddek, indien zulk een plaat aanwezig

is, en met $\frac{T(L-S)}{L}$ indien het blootgestelde vrijboorddek van een

bekleding is voorzien, waarin

T de gemiddelde dikte is van de blootgestelde bekleding, vrij van de openingen in het dek, en

S de totale lengte van de bovenbouw is, als aangegeven in lid 10, d, van dit voorschrift.

b) De holte voor de berekening van het vrijboord (D) bij een schip waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd, waarbij de straal van de ronding groter is dan 4 percent van de breedte (B) of waar de bovenzijde van het scheepsvlak een ongewone vorm heeft, is gelijk aan de holte voor de berekening van het vrijboord van een schip met een denkbeeldig grootspant met verticaal bovendeel van het boord en met dezelfde dekkronde als het werkelijke grootspant en waarvan het oppervlak van het bovenste gedeelte van de dwarsdoorsnede gelijk is aan dat van het bovengedeelte van het werkelijke grootspant.

7. *Volheidscoëfficiënt.* De volheidscoëfficiënt (C_v) wordt uitgedrukt door :

$$C_v = \frac{\nabla}{L.D.d_1}; \text{ waarin}$$

∇ de waterverplaatsing naar de mal voorstelt (schroefasuitbouwsels niet meegerekend) voor een schip met een metalen huid en de waterverplaatsing op buitenkanthuid voorstelt voor een schip met een huid van elk ander materiaal, beide bij een diepgang zonder kiel (d_1), en waarin

d_1 85 percent van de kleinste holte naar de mal bedraagt.

8. *Vrijboord.* Het vastgestelde vrijboord is de afstand van de bovenzijde van de deklin tot de van toepassing zijnde uitwateringslijn loodrecht midscheeps gemeten.

9. *Vrijboorddek.* Het vrijboorddek is als regel het bovenste doorlopende dek dat is blootgesteld aan het weer en aan de zee dat voorzien is van permanente middelen tot sluiting van alle openingen in de aan weer en wind blootgestelde gedeelten en waar beneden alle openingen in de zijden van het schip voorzien zijn van permanente middelen tot waterdichte afsluiting. Bij een schip dat een niet doorlopend vrijboorddek heeft, wordt het laagste gedeelte van het blootgestelde dek en de voortzetting van dat deel evenwijdig aan het verhoogde gedeelte van het dek beschouwd als het vrijboorddek. Ter keuze van de eigenaar en behoudens goedkeuring door de Administratie kan een lager dek als het vrijboorddek worden aangewezen, mits het een volledig en permanent dek is, doorlopend langsscheeps, ten minste tussen de voortstuwingsafdeling en de piekschotten, alsook doorlopend dwarsscheeps. Wanneer dit lagere dek verspringt, wordt het laagste gedeelte van het dek en de voortzetting van dat deel evenwijdig aan het ver-

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 fermées 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'un 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'un 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.

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 indiqués sur le Certificat international de franc-bord 1966.

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

Règle 6

Lignes utilisées avec la marque de franc-bord

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).

hauteur gedeelte van het dek als het vrijboorddek beschouwd. Wanneer een lager dek als het vrijboorddek wordt aangewezen, wordt dat gedeelte van de romp dat zich boven het vrijboorddek uitstrekt beschouwd als bovenbouw voor zover het betreft de toepassing van de voorwaarden van de vaststelling en de berekening van het vrijboord. Het vrijboord wordt van dit dek af berekend.

10. Bovenbouw

a) Onder bovenbouw wordt verstaan een overdekte constructie op het vrijboorddek welke zich van boord tot boord uitstrekt of waarvan de zijbeplating zich op geen grotere afstand dan 4 percent van de breedte (B) vanaf de huid naar binnen bevindt. Een verhoogd halfdek wordt beschouwd als een bovenbouw.

b) Een besloten bovenbouw is een bovenbouw met :

- i) eindschotten van deugdelijke constructie;
- ii) eventuele toegangsoeningen in deze schotten voorzien van deuren welke voldoen aan de eisen van voorschrift 12;
- iii) alle andere openingen in de zijden of eindschotten van de bovenbouw voorzien van deugdelijke middelen tot afsluiting welke dicht zijn tegen weer en wind.

Een brug of kampanje wordt niet beschouwd als gesloten tenzij de bemanning de machinekamer en andere dienstruimten gelegen in de bovenbouw via toegangswegen die te allen tijde wanneer de openingen in de schotten zijn gesloten ter beschikking moeten zijn, kan bereiken.

c) De hoogte van een bovenbouw is de kleinste verticale hoogte gemeten in de zijde vanaf de bovenkant van de balken van het bovenbouwdek tot aan de bovenkant van de balken van het vrijboorddek.

d) De lengte van de bovenbouw (S) is de gemiddelde lengte van het deel van de bovenbouw dat binnen de lengte (L) ligt.

11. *Gladdekschip.* Een gladdekschip is een schip zonder bovenbouw op het vrijboorddek.

12. *Dicht tegen weer en wind.* Dicht tegen weer en wind betekent dat onder alle omstandigheden die zich op zee kunnen voordoen geen water het schip binnendringt.

Voorschrift 4

Deklijn

De deklin is een horizontale lijn met een lengte van 300 millimeter (12 inches) en een dikte van 25 millimeter (1 inch). Zij wordt midscheeps aan elke zijde van het schip aangebracht en haar bovenkant valt in de regel samen met de snijlijn van het doorgestrookte bovenvlak van het vrijboorddek met de buitenzijde van de huid (zie afbeelding 1); de deklin kan evenwel worden aangebracht in relatie tot een ander vast punt op het schip op voorwaarde dat het vrijboord een overeenkomstige correctie ondergaat. De plaats van dit punt en de vaststelling van het vrijboorddek dienen in alle gevallen te worden aangeduid op het Internationale Certificaat van Uitwatering (1966).

Voorschrift 5

Uitwateringsmerk

Het uitwateringsmerk bestaat uit een cirkel met een buitendiameter van 300 millimeter (12 inches) en een dikte van 25 millimeter (1 inch), gesneden door een 450 millimeter (18 inches) lange en 25 millimeter (1 inch) dikke horizontale lijn, waarvan de bovenzijde door het middelpunt van de cirkel gaat. Het middelpunt van de cirkel wordt midscheeps geplaatst op een afstand die gelijk is aan het vastgestelde zomervrijboord loodrecht gemeten vanaf de bovenzijde van de deklin (zie afbeelding 2).

Voorschrift 6

Lijnen in verband met het uitwateringsmerk te gebruiken

1. De lijnen die de overeenkomstig deze voorschriften vastgestelde lijn van uitwatering aanduiden zijn horizontale lijnen met een lengte van 230 millimeter (9 inches) en een dikte van 25 millimeter (1 inch) die loodrecht staan op een 25 millimeter (1 inch) dikke verticale lijn, gelegen op een afstand van 540 millimeter (21 inches) voor het middelpunt van de cirkel (zie afbeelding 2). Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, worden zij van deze verticale lijn uit naar voren getrokken.

2. Les lignes utilisées sont les suivantes :

- 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.
- La ligne de charge d'hiver qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée H.
- La ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique nord qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée HAN.
- La ligne de charge tropicale qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée T.

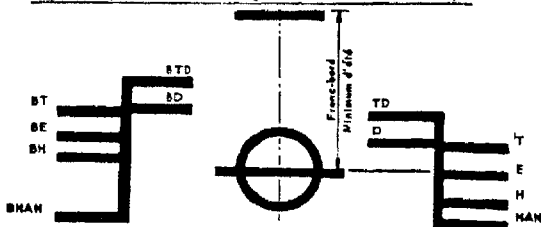
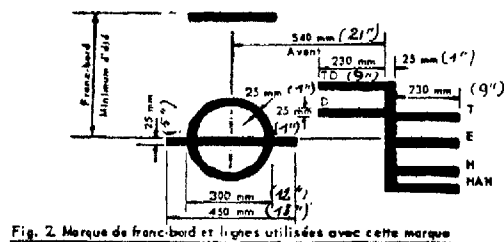
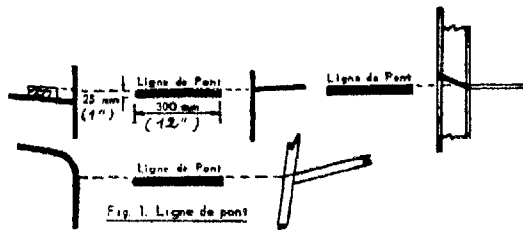


Fig. 3. Marque de franc-bord pour transport de bois en pontée et lignes utilisées avec cette marque

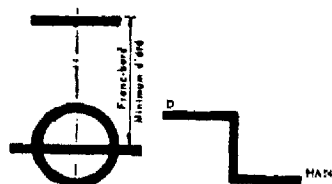


Fig. 4. Marque de franc-bord pour voiliers et lignes utilisées avec cette marque

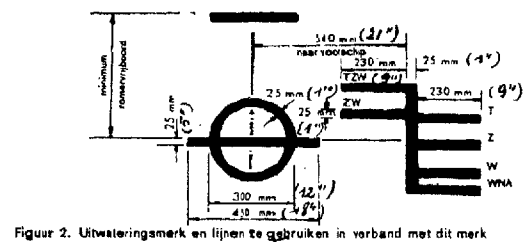
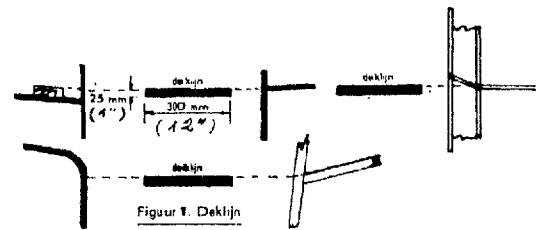
e) La ligne de charge d'été en eau douce qui est indiquée par le bord supérieur d'une bande marquée D, tracée à partir de la bande verticale vers l'arrière. La différence entre la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge d'été représente l'augmentation du tirant d'eau qui est toléré en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

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.

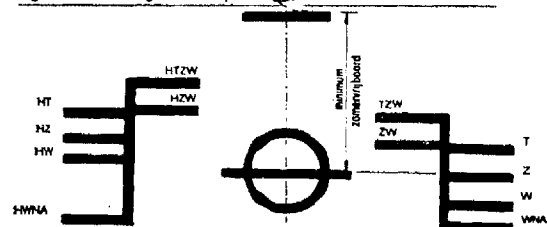
3. Si des francs-bords pour transport de bois en pontée sont assignés conformément aux présentes règles, les lignes de charge ordinaires sont complétées par des lignes de charge pour bois en pontée. Ces lignes sont matérialisées par des bandes horizontales de 230 millimètres (9 pouces) de long et 25 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).

2. De volgende lijnen van uitwatering worden gebruikt :

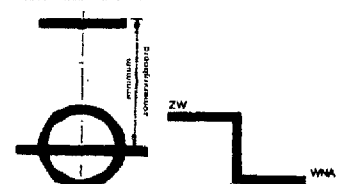
- Lijn voor zomeruitwatering, aangeduid door de bovenkant van de lijn welke gaat door het middelpunt van de cirkel en ook door een lijn gemerkt Z.
- Lijn voor winteruitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt W.
- Lijn voor Noordatlantische winteruitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt WNA.
- Lijn voor tropische uitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt T.



Figuur 2. Uitwateringsmerk en lijnen te gebruiken in verband met dit merk



Figuur 3. Houtvaartuitwateringsmerk en lijnen te gebruiken in verband met dit merk



Figuur 4. Uitwateringsmerk op zeilschepen en lijnen te gebruiken in verband met dit merk

e) Lijn voor zoetwateruitwatering in de zomer, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt ZW. De lijn voor zoetwateruitwatering in de zomer wordt van de verticale lijn uit naar achteren getrokken. Het verschil tussen de lijn voor zoetwateruitwatering in de zomer en de lijn voor zomeruitwatering is de correctie die bij de andere lijnen van uitwatering moet worden toegepast bij laden in zoetwater.

f) Lijn voor tropische zoetwateruitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt TZ en van de verticale lijn uit naar achteren getrokken.

3. Indien overeenkomstig deze voorschriften houtvaartvrijboorden worden vastgesteld, moeten naast de gewone lijnen van uitwatering de lijnen van de houtvaartuitwatering worden aangegeven. Deze lijnen zijn horizontale lijnen met een lengte van 230 millimeter (9 inches) en een dikte van 25 millimeter (1 inch) die loodrecht staan op een 25 millimeter (1 inch) dikke verticale lijn, gelegen op een afstand van 540 millimeter (21 inches) achter het middelpunt van de cirkel (zie afbeelding 3). Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, worden zij van de verticale lijn uit naar achteren getrokken.

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 bande 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 BHAN.

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.

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.

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 ½ pouces) de haut et 75 millimètres (3 pouces) de large, qui permettent d'identifier cette autorité.

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.

Règle 9

Vérification des marques

Il ne doit pas être délivré de Certificat international de franc-bord, 1966, à un navire avant que le fonctionnaire 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.

4. De volgende lijnen van houtvaartuitwatering worden gebruikt :

a) Lijn voor zomerhoutvaartuitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt HZ.

b) Lijn voor winterhoutvaartuitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt HW.

c) Lijn voor Noordatlantische winterhoutvaartuitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt HWNA.

d) Lijn voor tropische houtvaartuitwatering, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt HT.

e) Lijn voor zoetwaterhoutvaartuitwatering in de zomer, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt HZW en van de verticale lijn uit naar voren getrokken. Het verschil tussen de lijn voor zoetwaterhoutvaartuitwatering in de zomer en de lijn voor zomerhoutvaartuitwatering is de correctie die bij de andere lijnen voor houtvaartuitwatering moet worden toegepast bij laden in zoetwater.

f) Lijn voor zoetwaterhoutvaartuitwatering in de tropen, aangeduid door de bovenkant van een lijn gemerkt HTZW en van de verticale lijn uit naar voren getrokken.

5. In gevallen waarin de speciale kenmerken van een schip of de aard van de dienst door het schip uitgevoerd of de beperkte omvang van het gebied waarin het schip vaart de toepassing van seizoenlijnen onnodig maken, mogen deze lijnen worden weggelaten.

6. In gevallen waarin voor een schip een groter vrijboord dan het minimumvrijboord is vastgesteld, zodat de lijn van uitwatering is aangegeven op een plaats die overeenkomt met of lager ligt dan de laagste seizoenslijn van uitwatering die behoort bij een minimumvrijboord dat ingevolge dit Verdrag is vastgesteld, behoeft slechts de lijn voor zoetwateruitwatering aangegeven te worden.

7. Op zeilschepen behoeven slechts de lijn voor zoetwateruitwatering en de lijn voor Noordatlantische winteruitwatering te worden aangegeven (zie afbeelding 4).

8. In gevallen waarin een lijn voor Noordatlantische winteruitwatering identiek is met de lijn voor winteruitwatering, wordt deze lijn van uitwatering gemerkt W.

9. Aanvullende lijnen van uitwatering die worden geëist door andere van kracht zijnde internationale overeenkomsten kunnen loodrecht op de in lid 1 van dit voorschrift bedoelde verticale lijn en van daar uit naar achteren worden getrokken.

Voorschrift 7

Aanduiding van de autoriteit die de uitwatering vaststelt

De autoriteit die de lijnen van uitwatering vaststelt kan worden aangeduid naast de cirkel van het uitwateringsmerk boven de horizontale lijn die door het middelpunt van de cirkel gaat, dan wel er boven en er onder. Deze aanduiding mag uit niet meer dan vier letters bestaan, die de naam van de desbetreffende autoriteit aangeven; elke letter mag ongeveer 115 millimeter (4 ½ inches) hoog en 75 millimeter (3 inches) breed zijn.

Voorschrift 8

Bijzonderheden betreffende het aanbrengen van het merk

De cirkel, lijnen en letters moeten in wit of geel op donkere ondergrond of in zwart op lichte ondergrond worden aangebracht. Zij moeten eveneens op onuitwisbare wijze zijn aangebracht op de boorden van het schip ten genoegen van de Administratie. De merken moeten goed zichtbaar zijn en daartoe moeten zo nodig bijzondere maatregelen worden getroffen.

Voorschrift 9

Verificatie van de merken

Het Internationale Certificaat van Uitwatering, 1966, wordt niet ten behoeve van een schip uitgereikt voordat de ambtenaar of de toezichthoudende ambtenaar die handelt krachtens de bepalingen van artikel 13 van het Verdrag heeft verklaard dat de merken juist en onuitwisbaar op de scheepsboorden zijn aangebracht.

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'étanchéité 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 doit être au moins de 380 millimètres (15 pouces) au-dessus du pont.

Règle 13

Emplacement des écoutilles, descentes et manches à air

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

Emplacement de — Parties exposées du pont de franc-bord et du la Catégorie 1 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 — Parties exposées des ponts de superstructures la Catégorie 2 s'étendant en arrière d'un point situé au quart de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant.

Règle 14

Écoutilles de chargement et autres ouvertures

1. La construction des écoutilles 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 écoutilles placés dans les parties exposées des ponts situés au-dessus du pont de superstructures doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration.

HOOFDSTUK II

Voorwaarden waaraan het schip moet voldoen voor het verkrijgen van een Internationaal Certificaat van Uitwatering

Voorschrift 10

Aan de gezagvoerder te verstrekken inlichtingen

1. Aan de gezagvoerder van elk nieuw schip dienen voldoende inlichtingen in goedgekeurde vorm te worden verstrekt ten einde hem in staat te stellen het laden en het ballasten van zijn schip op zulk een wijze te regelen dat geen onverantwoorde spanningen in de scheepsconstructie optreden. Van deze eis kan evenwel worden afgeweken in gevallen waarin de lengte, het ontwerp of de klasse van het schip zodanig is dat de Administratie oordeelt dat toepassing ervan niet noodzakelijk is.

2. Aan de gezagvoerder van elk nieuw schip die nog niet beschikt over gegevens omtrent stabiliteit ingevolge een van kracht zijnde internationale overeenkomst voor de beveiliging van mensenlevens op zee, dienen voldoende inlichtingen in goedgekeurde vorm te worden verstrekt ten einde hem in staat te stellen zich een oordeel te vormen omtrent de stabiliteit van het schip onder diverse omstandigheden van exploitatie; hiervan wordt een afschrift aan de Administratie gezonden.

Voorschrift 11

Eindschotten van de bovenbouw

De schotten aan de blootgestelde einden van de bovenbouw dienen van deugdelijke constructie te zijn, ten genoegen van de Administratie.

Voorschrift 12

Deuren

1. Alle toegangsoeningen in schotten aan de einden van een gesloten bovenbouw dienen te worden voorzien van stalen deuren of van deuren gemaakt van een gelijkwaardig materiaal, die blijvend en stevig aan het schot zijn bevestigd, ingeraamd en verstijfd zijn en zodanig zijn aangebracht dat het gehele samenstel even sterk is als het intacte schot, en in gesloten toestand dicht moeten zijn tegen weer en wind. De sluitingrichting voor deze deuren dient te bestaan uit pakking en knevels of andere gelijkwaardige middelen en dient blijvend aan het schot of aan de deuren zelf te zijn bevestigd; de deuren dienen zodanig ingericht te zijn dat zij aan beide zijden van het schot kunnen worden geopend en gesloten.

2. Tenzij in deze voorschriften anders is bepaald dient de hoogte van de drempels van de toegangsoeningen in de schotten aan de einden van een gesloten bovenbouw ten minste 380 millimeter (15 inches) boven het dek te bedragen.

Voorschrift 13

Plaats van luikhoofden, deuropeningen en luchtkokers

Voor de toepassing van de voorschriften worden de plaatsen van de luikhoofden, deuropeningen en luchtkokers in de volgende twee categorieën verdeeld :

Plaats van — Op blootgestelde vrijboorddekken en verhoogde half-categorie 1 dekken en op blootgestelde bovenbouwdekken gelegen vóór een punt op een kwart van de lengte van het schip gemeten vanaf de voorloodlijn

Plaats van — Op blootgestelde bovenbouwdekken gelegen achter-categorie 2 een punt op een kwart van de lengte van het schip gemeten vanaf de voorloodlijn.

Voorschrift 14

Luik- en andere hoofden

1. De constructie van de luikhoofden en de andere openingen gelegen op plaatsen van categorie 1 en 2, alsmede de middelen ter verzekering van de waterdichtheid daarvan moeten voldoen aan eisen die ten minste gelijkwaardig zijn aan die van de voorschriften 15 en 16 van deze Bijlage.

2. De hoofden en luiken voor blootgestelde luikopeningen die zich bevinden in dekken boven het bovenbouwdek moeten voldoen aan de eisen van de Administratie.

Règle 15

Ecoutes fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélaris et des dispositifs à tringles

Surbaux d'écoute

1. Les surbaux des écoutes 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 (23 ½ pouces) dans un emplacement de la catégorie 1

450 millimètres (17 ½ pouces) dans un emplacement de la catégorie 2.

Panneaux

2. La largeur de chaque surface de portage des panneaux d'écoute doit être d'au moins 65 millimètres (2 ½ pouces).

3. Lorsque les panneaux sont en bois, l'épaisseur nette doit être d'au moins 60 millimètres (2 3/8 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 écoutes sont situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) si les écoutes 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'écoute 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'écoute 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 linéaire.

Barrots mobiles

6. Lorsque les barrots mobiles destinés à soutenir les panneaux d'écoute 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 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 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 supérieures 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.

Voorschrift 15

Luikopeningen gesloten door middel van wegneembare luiken en waterdicht gemaakt met presennings en schalminrichtingen

Luikhoofden

1. De hoofden van luikopeningen gesloten door middel van wegneembare luiken en waterdicht gemaakt met presennings en schalminrichtingen moeten van deugdelijke constructie zijn en de hoogte boven het dek moet ten minste zijn als volgt :

600 millimeter (23 ½ inches) indien zij zich bevinden op een plaats van categorie 1

450 millimeter (17 ½ inches) indien zij zich bevinden op een plaats van categorie 2.

Luiken voor luikopeningen

2. De breedte voor elk draagvlak voor luiken moet ten minste 65 millimeter (2 ½ inches) zijn.

3. Wanneer de luiken van hout zijn dient de dikte na afwerking ten minste 60 millimeter (2 3/8 inches) te bedragen voor een overspanning van niet meer dan 1,5 meter (4,9 voet).

4. Wanneer de luiken van staal zijn gemaakt moet de sterkte ervan worden berekend met een aangenomen belasting van ten minste 1,75 ton per vierkante meter (358 lbs. per vierkante voet) wat betreft luiken op een plaats van categorie 1 en met een aangenomen belasting van ten minste 1,30 ton per vierkante meter (266 lbs. per vierkante voet) wat betreft luiken op een plaats van categorie 2 en het produkt van de aldus berekende maximumtrekspanning en de factor 4,25 mag niet groter zijn dan de minimumtreksterkte van het materiaal. Zij dienen zodanig te zijn ontworpen dat de doorbuiging bij de aangenomen belasting niet meer bedraagt dan 0,0028 maal de overspanning.

5. De aangenomen belasting voor luiken op een plaats van categorie 1 kan worden verlaagd tot 1 ton per vierkante meter (205 lbs. per vierkante voet) voor schepen met een lengte van 24 meter (79 voet) en mag niet minder zijn dan 1,75 ton per vierkante meter (358 lbs. per vierkante voet) voor schepen met een lengte van 100 meter (328 voet). De overeenkomstige belastingen voor luiken op een plaats van categorie 2 kunnen worden verlaagd tot onderscheidenlijk 0,75 en 1,30 ton per vierkante meter (154 en 266 lbs. per vierkante voet). In alle gevallen dienen de waarden voor de tussenvallende lengten te worden verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Wegneembare luikschilden

6. Wanneer wegneembare luikschilden voor de ondersteuning van luiken van staal zijn gemaakt moet de sterkte ervan worden berekend met een aangenomen belasting van ten minste 1,75 ton per vierkante meter (358 lbs. per vierkante voet) wat betreft luiken op een plaats van categorie 1 en met een aangenomen belasting van ten minste 1,30 ton per vierkante meter (266 lbs. per vierkante voet) wat betreft luiken op een plaats van categorie 2 en het produkt van de aldus berekende maximumtrekspanning en de factor 5 mag niet groter zijn dan de minimumtreksterkte van het materiaal. Zij dienen zodanig te zijn ontworpen dat de doorbuiging bij de aangenomen belastingen niet meer bedraagt dan 0,0022 maal de overspanning. Op schepen met een lengte van niet meer dan 100 meter (328 voet) zijn de eisen van lid 5 van dit voorschrift van toepassing.

Pontonluiken

7. Wanneer pontonluiken die worden gebruikt in plaats van wegneembare luikschilden en luiken, gemaakt zijn van staal wordt de sterkte ervan berekend aan de hand van de aangenomen belastingen vermeld in lid 4 van dit voorschrift en het produkt van de aldus berekende maximumtrekspanning en de factor 5 mag niet groter zijn dan de minimumtreksterkte van het materiaal. Zij dienen zodanig te zijn ontworpen dat de doorbuiging niet meer bedraagt dan 0,0022 maal de overspanning. Beplating van staal die de bovenkant vormt van luiken moet een minimumdikte hebben van één percent van de onderlinge afstand tussen de verstijvingen, ofwel 6 millimeter (0,24 inch), indien dit meer is. Op schepen met een lengte van niet meer dan 100 meter (328 voet) zijn de eisen van lid 5 van dit voorschrift van toepassing.

8. De sterkte en de stijfheid van niet van staal vervaardigde luiken dienen gelijkwaardig te zijn aan de sterkte en stijfheid van staal ten genoegen van de Administratie.

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 ½ pouces) de large et être espacés de 600 millimètres (23 ½ pouces) au maximum d'axe en axe; les taquets aux extrémités de chacun des côtés ne doivent pas être éloignés de plus de 150 millimètres (6 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 1/6; leur épaisseur de pointe doit être d'au moins 13 millimètres (½ pouce).

Prélarts

12. Il faut prévoir au moins deux épaisseurs de préart en bon état par écouille pour les écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 ou 2. Les préarts 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 préarts et des tringles. Les panneaux d'écouille mesurant plus de 1,5 mètre (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 livres par pied carré) pour les écouilles situées dans un emplacement de la catégorie 1 et à 1,30 tonne par mètre carré (266 livres par pied carré) pour les écouilles situées dans un emplacement de la catégorie 2. Le produit par 4,25 de la tension maximale sous la charge conventionnelle doit rester inférieur 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.

Stroppen of schoenen voor luikschilden

9. De stroppen of schoenen voor wegneembare luikschilden dienen van deugdelijke constructie en zodanig uitgevoerd te zijn dat doelmatige aanbrenging en bevestiging van de luikschilden mogelijk is. Wanneer verrijdbare luikschilden worden gebruikt, dient ervoor zorg te worden gedragen dat de luikschilden goed op hun plaats blijven wanneer het luik gesloten is.

Schalmlippen

10. De schalmlippen dienen eenzelfde tapsheid ten opzichte van de luikhoofdplaat te hebben als de keggen. Zij dienen ten minste 65 millimeter (2 ½ inches) breed te zijn en op afstanden van niet meer dan 600 millimeter (23 ½ inches) van hart tot hart te zijn geplaatst. De schalmlippen langs elke zijde of elk einde mogen niet verder dan 150 millimeter (6 inches) van de hoeken van de luikhoofden verwijderd zijn.

Schalmlatten en keggen

11. Schalmlatten en keggen moeten deugdelijk en in goede staat zijn. De keggen dienen van hard hout of van een ander gelijkwaardig materiaal te zijn vervaardigd. De tapsheid mag niet meer bedragen dan 1 op 6; aan het dunste einde moet de dikte ten minste 13 millimeter (½ inch) bedragen.

Presennings

12. Voor elk laadhoofd op de plaatsen van categorie 1 en 2 dienen ten minste twee presennings in goede staat aanwezig te zijn. De presennings dienen waterdicht en voldoende sterk te zijn. Zij dienen van een materiaal te zijn dat althans van een goedgekeurd standaardgewicht of van een goedgekeurde standaardkwaliteit is.

Voorziening der luiken

13. Voor alle luiken op de plaatsen van categorie 1 en 2 dienen stalen strippen of gelijkwaardige middelen aanwezig te zijn ten einde elke sectie luiken nadat de presennings zijn aangebracht en geschalmd op deugdelijke en onafhankelijke wijze neer te drukken. Luiken die meer dan 1,5 meter (4,9 voet) lang zijn dienen te worden neergedrukt door ten minste twee van zulke sluitmiddelen.

Voorschrift 16

Luikhoofden gesloten door waterdichte luiken van staal of een ander gelijkwaardig materiaal voorzien van pakking en knevels

Luikhoofden

1. Op de plaatsen van categorie 1 en 2 dient de hoogte boven het dek van de luikhoofden die zijn uitgerust met waterdichte luiken van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal, voorzien van pakking en knevels, te zijn als bepaald in voorschrift 15, 1. De hoogte van de luikhoofden mag worden verlaagd of de hoofden mogen geheel worden weggelaten op voorwaarde dat de Administratie ervan overtuigd is dat daardoor de veiligheid van het schip onder welke omstandigheden op zee dan ook niet wordt aangetast. Waar luikhoofden aanwezig zijn dienen zij van stevige constructie te zijn.

Waterdichte luiken

2. Wanneer de waterdichte luiken van staal zijn vervaardigd, wordt de sterkte ervan berekend met een aangenomen belasting van ten minste 1,75 ton per vierkante meter (358 lbs. per vierkante voet) voor luiken op een plaats van categorie 1 en van ten minste 1,30 ton per vierkante meter (266 lbs. per vierkante voet) voor luiken op een plaats van categorie 2 en het produkt van de aldus berekende maximumtrekspanning en de factor 4,25 mag niet groter zijn dan de minimumtreksterkte van het materiaal. Zij dienen zodanig te zijn ontworpen dat de doorbuiging bij de aangenomen belastingen niet meer bedraagt dan 0,0028 maal de overspanning. Beplating van staal die de bovenkant vormt van luiken moet een minimumdikte hebben van één percent van de onderlinge afstand tussen de verstijvingen, ofwel 6 millimeter (0,24 inch), indien dit meer is. Op schepen met een lengte van niet meer dan 100 meter (328 voet) zijn de bepalingen van voorschrift 15, 5, van toepassing.

3. De sterkte en de stijfheid van niet van staal vervaardigde luiken dienen gelijkwaardig te zijn aan de sterkte en stijfheid van staal ten genoegen van de Administratie.

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 (23 ½ 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.

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 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.

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 protégées 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 (23 ½ 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 situés dans les emplacements des catégories 1 ou 2 et desservant les compartiments situés au-dessous du pont de franc-bord ou au-dessous de ponts de superstructures fermées doivent avoir des surbaux en acier ou en autre matériau équivalent, de construction robuste et efficacement fixés au pont. Lorsque la hauteur au-dessus du pont du surbau d'une manche à air quelconque est supérieure à 1900 millimètres (25 ½ 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.

Middelen ter verzekering van waterdichtheid

4. De middelen ter verkrijging en handhaving van waterdichtheid dienen te zijn ten genoegen van de Administratie. De genomen maatregelen dienen zodanig te zijn dat de waterdichtheid onder alle omstandigheden op zee kan worden gehandhaafd. Voor dit doel moeten de luiken bij het eerste onderzoek op waterdichtheid worden beproefd; deze proeven kunnen ook geëist worden bij het periodieke onderzoek, alsmede bij de jaarlijkse inspecties, of met kortere tussenpozen.

Voorschrift 17*Openingen boven de voortstuwingsafdeling*

1. Oeningen boven de voortstuwingsafdeling op plaatsen van categorie 1 en 2 moeten rondom behoorlijk versterkt en op doeltreffende wijze door stalen schachten van ruim voldoende sterkte omsloten zijn; wanneer de schachten niet door andere constructies beschermd zijn, dient bijzondere aandacht aan de sterkte ervan te worden besteed. De toegangsoeningen in deze schachten dienen te zijn voorzien van deuren die voldoen aan de eisen van voorschrift 12, 1; de drempels moeten een hoogte van ten minste 600 millimeter (23 ½ inches) boven het dek hebben op plaatsen van categorie 1 en van ten minste 380 millimeter (15 inches) boven het dek op plaatsen van categorie 2. Andere oeningen in zulke schachten moeten zijn voorzien van gelijkwaardige afsluitmiddelen, die blijvend zijn bevestigd op de juiste plaats.

2. Hoofden van luchtroosters boven ketelruimen, van schoorstenen of van luchtkokers op voortstuwingsafdelingen op blootgestelde plaatsen op het vrijboord- of bovenbouwdek dienen zo hoog boven dit dek uit te steken als redelijk en praktisch uitvoerbaar is. Oeningen boven ketelruimen moeten worden uitgerust met stevige deksels van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal die blijvend op de juiste plaats zijn aangebracht en waterdicht kunnen worden afgesloten.

Voorschrift 18*Diverse openingen in vrijboord- en bovenbouwdekken*

1. Mangaten en verzonken stortgatranden die zich op plaatsen van categorie 1 of 2 bevinden of in een bovenbouw die geen gesloten bovenbouw is moeten worden gesloten door middel van stevige deksels die een waterdichte afsluiting verzekeren. Tenzij deze zijn bevestigd door zich op korte afstand van elkaar bevindende bouten, moeten de deksels op blijvende wijze zijn aangebracht.

2. Oeningen in vrijboorddekken die geen luikhoofden, oeningen boven de voortstuwingsafdeling, mangaten of verzonken stortgatranden zijn, moeten worden beschermd door een gesloten bovenbouw of door een dekhuis of toegangskap van gelijkwaardige sterkte en waterdichtheid. Iedere zodanige opening in een blootgesteld bovenbouwdek of in de top van een dekhuis op het vrijboorddek die toegang verleent tot een ruimte onder het vrijboorddek, dan wel tot een ruimte binnen een gesloten bovenbouw moet zijn beschermd door een deugdelijk dekhuis of een deugdelijke toegangskap. Deur- en oeningen in zodanige dekhuisen of toegangskappen moeten zijn voorzien van deuren die voldoen aan de eisen van voorschrift 12, 1.

3. Op plaatsen van categorie 1 moeten de drempels van de deur- en oeningen in de toegangskappen een hoogte van ten minste 600 millimeter (23 ½ inches) boven het dek hebben. Op plaatsen van categorie 2 moet de hoogte van de drempels ten minste 380 millimeter (15 inches) bedragen.

Voorschrift 19*Luchtkokers*

1. Luchtkokers op plaatsen van categorie 1 of 2 in verbinding met ruimten onder het vrijboorddek of dekken van een gesloten bovenbouw moeten potten hebben van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal, van stevige constructie en deugdelijk bevestigd aan het dek. Wanneer een luchtkoker, boven het dek hoger is dan 900 millimeter (35 ½ inches), moet hij bijzonder gesteund worden.

2. Luchtkokers gevoerd door een bovenbouw die geen gesloten bovenbouw is moeten op het vrijboorddek voorzien zijn van potten van deugdelijke constructie van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal.

3. 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 (35 ½ 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 (17 ½ pouces) sur le pont des superstructures. Lorsque l'importance de ces hauteurs risquerait de gêner les manœuvres, une hauteur moindre peut être 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 équivalente à celles 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 rouffes 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 du tuyau de décharge à l'intérieur du navire 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 d'un 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.

3. Luchtkokers op plaatsen van categorie 1 waarvan de potten meer dan 4,5 meter (14,8 voet) boven het dek uitsteken en op plaatsen van categorie 2 waarvan de potten meer dan 2,3 meter (7,5 voet) boven het dek uitsteken behoeven niet te zijn voorzien van sluitinrichtingen, ten zij de Administratie zulks uitdrukkelijk vordert.

4. Behalve in het geval bedoeld in lid 3 van dit voorschrift, moeten de luchtkokeropeningen voorzien zijn van deugdelijke waterdichte sluitinrichtingen. Bij schepen die niet meer dan 100 meter (328 voet) lang zijn, moeten de sluitinrichtingen blijvend zijn aangebracht; waar dit niet het geval is bij schepen van grotere lengte, moeten zij op gemakkelijk te bereiken plaatsen bij de luchtkokers waarop zij moeten worden aangebracht aanwezig zijn. Luchtkokerpotten op plaatsen van categorie 1 moeten een hoogte van ten minste 900 millimeter (35 ½ inches) boven het dek hebben; op plaatsen van categorie 2 moeten de potten ten minste een hoogte hebben van 760 millimeter (30 inches) boven het dek.

5. Geëist kan worden dat op blootgestelde plaatsen de hoogte van de potten wordt vergroot ten genoegen van de Administratie.

Voorschrift 20

Luchtpijpen

Wanneer luchtpijpen van ballasttanks en andere tanks boven vrijboord- of bovenbouwdekken reiken, moeten de blootgestelde delen van de pijpen van voldoende sterkte zijn; de hoogte vanaf het dek tot het punt waar water beneden kan binnendringen moet ten minste 760 millimeter (30 inches) zijn op het vrijboorddek en 450 millimeter (17 ½ inches) op het bovenbouwdek. Wanneer deze hoogten een belemmering vormen voor de werkzaamheden aan boord, kan goedkeuring voor een geringere hoogte worden gegeven, mits de Administratie ervan overtuigd is dat de sluitinrichtingen en andere voorzieningen een geringere hoogte rechtvaardigen. Er dienen deugdelijke middelen die blijvend zijn bevestigd aanwezig te zijn voor het afsluiten van de openingen van de luchtpijpen.

Voorschrift 21

Laadpoorten en andere soortgelijke openingen

1. Laadpoorten en andere soortgelijke openingen in het scheepsboord beneden het vrijboorddek moeten zijn voorzien van deuren van een zodanig type dat een graad van waterdichtheid en stevigheid wordt verzekerd, die in overeenstemming is met de omringende huidbeplating. Het aantal van deze openingen moet het minimumaantal zijn dat verenigbaar is met het type en de normale exploitatie van het schip.

2. Tenzij de Administratie hiervoor toestemming geeft, mag de onderkant van zulke openingen niet lager liggen dan een lijn die evenwijdig loopt aan het vrijboorddek in de zijde en waarvan het laagste punt niet onder de hoogste lijn van uitwatering is gelegen.

Voorschrift 22

Spuipijpen, inlaat- en afvoerpijpen

1. Door de huid gaande afvoerpijpen van ruimten beneden het vrijboorddek of van bovenbouwen en dekhuisen op het vrijboorddek voorzien van deuren die voldoen aan de eisen van voorschrift 12 moeten zijn voorzien van deugdelijke en toegankelijke middelen ter voorkoming van het binnendringen van water in het schip. Normaal moet iedere afzonderlijke afvoerpijp een zelfsluitende terugslagklep hebben met een inrichting waardoor de klep rechtstreeks van een plaats boven het vrijboorddek kan worden gesloten. Wanneer evenwel de verticale afstand vanaf de lijn voor zomeruitwatering tot het binnenboordeinde van de afvoerpijp groter is dan 0,01 L mag de afvoerpijp twee zelfsluitende terugslagkleppen hebben zonder bovengenoemde sluitingsinrichting, mits de binnenboordklep altijd toegankelijk is voor onderzoek tijdens de normale dienst; wanneer de bovengenoemde verticale afstand groter is dan 0,02 L kan worden volstaan met een enkele zelfsluitende terugslagklep zonder bovengenoemde sluitingsinrichting, behoudens goedkeuring door de Administratie. De middelen voor de bediening van de rechtstreeks beweegbare klep moeten gemakkelijk toegankelijk zijn en voorzien zijn van een indicator die aangeeft of de klep open dan wel gesloten is.

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 (17 ½ pouces) au-dessous du pont de franc-bord, soit à moins de 600 millimètres (23 ½ 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 roufles 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 solidement fixés, par des charnières de manière qu'ils puissent être fermés efficacement et assujettis de façon étanches.

2. En aucun cas le can 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 (19 ½ 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 franc-bord ou des ponts des superstructures forment des puits, des dispositions largement suffisantes doivent être prises pour évacuer rapidement l'eau des puits 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

$$A = 0,7 + 0,035 l \text{ mètres carrés,}$$

lorsque l est supérieur à 20 mètres

$$A = 0,07 l \text{ mètres carrés.}$$

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 0,004 mètre carré par mètre de longueur de puits pour chaque différence de hauteur de 0,1 mètre.

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

$$A = 7,6 + 0,115 l \text{ pieds carrés,}$$

lorsque l dépasse 66 pieds

$$A = 0,23 l \text{ pieds carrés.}$$

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

2. In bemande voortstuwingsruimten mogen inlaatkasten voor hoofd- en hulpwerktuigen en afvoerpijpen in verband staande met het in bedrijf houden van machines ter plaatse worden bediend. De bedieningsapparatuur moet gemakkelijk toegankelijk zijn en voorzien zijn van indicatoren die aangeven of de kleppen open dan wel gesloten zijn.

3. Spuijpijpen en afvoerpijpen, ongeacht het niveau waar zij hun oorsprong hebben, die de scheepshuid hetzij op meer dan 450 millimeter (17 ½ inches) onder het vrijboorddek, hetzij op minder dan 600 millimeter (23 ½ inches) boven de lijn voor zomeruitwatering doorboven moeten zijn voorzien van een terugslagklep op de scheepshuid. Deze klep kan, tenzij de aanwezigheid ervan wordt geëist door lid 1, vervallen indien de pijpen voldoende wanddikte hebben.

4. Spulpijpen in bovenbouwen of dekhuizen die niet voorzien zijn van deuren die voldoen aan de eisen van voorschrift 12 moeten naar buitenboord worden gevoerd.

5. Alle kleppen en aan de huid aangebrachte appendages die ingevolge dit voorschrift dienen te zijn aangebracht moeten zijn vervaardigd van staal, brons of van een ander goedgekeurd smeedbaar materiaal. Kleppen van gewoon gietijzer of van een soortgelijk materiaal zijn niet toegestaan. Alle pijpen waarop dit voorschrift betrekking heeft dienen te zijn vervaardigd van staal of van een gelijkwaardig materiaal ten genoegen van de Administratie.

Voorschrift 23

Patrijspoorten

1. Patrijspoorten in ruimten onder het vrijboorddek of in ruimten binnen een gesloten bovenbouw moeten aan de binnenzijde zijn voorzien van deugdelijke scharnierende blinden, welke deugdelijk en waterdicht afgesloten kunnen worden.

2. Een patrijspoort mag niet worden aangebracht op een zodanige plaats dat de onderkant van de dagopening lager ligt dan een lijn die evenwijdig loopt aan het vrijboorddek in de zijde en waarvan het laagste punt zich bevindt op 2,5 percent van de breedte (B) boven de geladen lastlijn of op 500 millimeter (19 ½ inches) daarboven, al naar gelang welke de grootste afstand is.

3. De patrijspoorten met de eventueel zich daarin bevindende glasschijven en de blinden moeten van deugdelijke en goedgekeurde constructie zijn.

Voorschrift 24

Waterloospoorten

1. Wanneer een verschansing op aan weer en wind blootgestelde gedeelten van vrijboord- of bovenbouwdekken kuilen vormt, moet ruim gelegenheid tot lozing van water bestaan. Behalve als voorzien in de leden 2 en 3 van dit voorschrift, moet het minimumoppervlak (A) aan elke zijde van het schip voor elke kuil op het vrijboorddek gelijk zijn aan dat volgens onderstaande formule wanneer de zeeg op de plaats van de kuil gelijk is aan of groter dan de standaardzeeg. Het minimumoppervlak voor elke kuil op een bovenbouwdek moet de helft van het in de formule gegeven oppervlak bedragen.

Wanneer de lengte van de verschansing l in de kuil 20 meter of minder is

$$A = 0,7 + 0,035 l \text{ vierkante meter,}$$

wanneer l meer dan 20 meter is

$$A = 0,07 l \text{ vierkante meter.}$$

l behoeft in geen geval groter te worden genomen dan 0,7 L.

Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing meer is dan 1,2 meter, moet het voorgeschreven oppervlak worden vergroot met 0,004 vierkante meter per meter kuillengte voor elke 0,1 meter verschil in hoogte. Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing minder is dan 0,9 meter, mag het voorgeschreven oppervlak met 0,004 vierkante meter per meter kuillengte worden verkleind voor elke 0,1 meter verschil in hoogte.

Of : Wanneer de lengte van de verschansing l in de kuil 66 voet of minder is

$$A = 7,6 + 0,115 l \text{ vierkante voet,}$$

wanneer l meer dan 66 voet is

$$A = 0,23 l \text{ vierkante voet.}$$

l behoeft in geen geval groter te worden genomen dan 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 de la manière prévue au paragraphe 1 de la présente règle sera augmentée de 50 pour cent. Lorsque la tonture est inférieure à la normale, ce pourcentage s'obtient par interpolation linéaire.

3. Sur les navires pourvus d'un trunk qui ne répondent pas aux prescriptions 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 tonture.

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 coinceage. 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 roules 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 (39 ½ 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.

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.

Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing meer is dan 3,9 voet, moet het voorgeschreven oppervlak worden vergroot met 0,04 vierkante voet per voet kuillengte voor elke voet verschil in hoogte. Indien de gemiddelde hoogte van de verschansing minder is dan 3 voet, mag het voorgeschreven oppervlak met 0,04 vierkante voet per voet kuillengte worden verkleind voor elke voet verschil in hoogte.

2. Bij schepen zonder zeeg wordt het oppervlak berekend op de wijze bepaald in het 1e lid van dit voorschrift met 50 percent verhoogd. Wanneer de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg, wordt het percentage verkregen door middel van lineaire interpolatie.

3. Wanneer een schip is uitgerust met een trunk die niet voldoet aan de eisen van voorschrift 36, 1, e, of wanneer doorlopende of grotendeels doorlopende langshoofden van luikopeningen zijn aangebracht tussen een onderbroken bovenbouw, wordt het minimum oppervlak van de waterloospoorten aan de hand van de volgende tabel berekend :

Breedte van het luikhoofd of de trunk in verhouding tot de breedte van het schip	Oppervlak van de waterloospoorten in verhouding tot het totale oppervlak van de verschansing
40 % of minder	20 %
75 % of meer	10 %

Het oppervlak van waterloospoorten op tussenliggende breedten dient te worden verkregen door middel van lineaire interpolatie.

4. Bij schepen die een bovenbouw hebben die aan een van beide of aan beide einden open is, moeten toereikende door de Administratie goedgekeurde maatregelen worden genomen voor de lozing van het water dat kan binnendringen in de bovenbouw.

5. De onderkanten van de waterloospoorten moeten zo dicht boven het dek liggen als praktisch uitvoerbaar is. Twee derde van het voor de waterloospoorten vereiste oppervlak moet in die helft van de kuil zijn aangebracht, die het dichtst bij het laagste punt van de zee is gelegen.

6. Waterloospoorten en dergelijke openingen in de verschansing moeten door rasterwerk of staven met een onderlinge afstand van ongeveer 230 millimeter (9 inches) worden beschermd. Indien kleppen zijn aangebracht moet voor ruime speling worden gezorgd ten einde klemmen te vermijden. De scharnieren moeten van penen of lagers van roestvrij materiaal zijn voorzien. Indien de kleppen zijn voorzien van vastzetinrichtingen, moeten deze van goedgekeurde constructie zijn.

Voorschrift 25

Bescherming van de bemanning

1. De sterkte van de dekhuisen voor het onderbrengen van de bemanning moet zijn ten genoegen van de Administratie.

2. Alle blootgestelde plaatsen op vrijboord- en bovenbouwdekken moeten zijn voorzien van deugdelijk relingwerk of een deugdelijke verschansing. De hoogte van de verschansing of van het relingwerk moet ten minste 1 meter (39 ½ inches) boven het dek zijn; indien evenwel deze hoogte een belemmering vormt voor de normale werkzaamheden aan boord, kan goedkeuring worden verleend voor een geringere hoogte indien de Administratie ervan overtuigd is dat voldoende bescherming aanwezig is.

3. De opening beneden de onderste roede van het relingwerk mag niet groter zijn dan 230 millimeter (9 inches). De andere roeden mogen niet meer dan 380 millimeter (15 inches) van elkaar zijn verwijderd. In het geval van schepen met een ronde overgang van huid naar dek, moeten de steunen voor het relingwerk op het horizontale gedeelte van het dek geplaatst worden.

4. Er dient gezorgd te worden voor toereikende middelen (zoals relingwerk, handleiders, loopbruggen of gangen onder het dek, enz.) voor bescherming van de bemanning bij het gaan naar of het komen van hun verblijven, de voortstuwingsafdeling en alle andere ruimten die worden gebruikt voor de noodzakelijke werkzaamheden aan boord.

5. Alle op een schip vervoerde deklading dient zodanig te worden gestuwd dat elke opening ter plaatse van de lading die toegang geeft naar of leidt vanuit de verblijven van de bemanning, de voortstuwingsafdeling en alle andere ruimten die worden gebruikt voor de noodzakelijke werkzaamheden aan boord behoorlijk kan worden afgesloten tegen het binnendringen van water. Er dient voor doelmatige bescherming van de bemanning boven de deklading te worden gezorgd in de vorm van relingwerk of handleiders indien er zich op of beneden het dek van het schip geen geschikte gang bevindt.

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 la château milieu ou un roufle s'il en existe; 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.

Écoutilles

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 rambarde 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 rambarde doivent être prévues sur toute la longueur des parties exposées du pont de franc-bord.

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;
- b) un degré très élevé de résistance à l'envahissement 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'envahissement 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.

Voorschrift 26

Bijzondere voorwaarden

waaraan moet worden voldaan voor schepen van het type « A »

Schachten boven de voortstuwingsafdeling

1. Schachten boven de voortstuwingsafdeling op schepen van het type « A » als omschreven in voorschrift 27 moeten worden beschermd door een gesloten kampanje of brug van ten minste standaardhoogte of door een dekhuis van gelijke hoogte en van gelijke sterkte; de schachten boven de voortstuwingsafdeling mogen zijn blootgesteld indien er geen openingen zijn, die rechtstreeks toegang verlenen vanaf het vrijboorddek naar de voortstuwingsafdeling. Een deur die voldoet aan de eisen van voorschrift 12 mag evenwel in de schacht boven de voortstuwingsafdeling aanwezig zijn, mits deze leidt naar een ruimte of gang die van even sterke constructie is als de schacht en van de trap naar de machinekamer gescheiden is door een tweede waterdichte deur van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal.

Loopbrug en toegang

2. Op schepen van het type « A » moet een deugdelijke vaste loopbrug van voldoende sterkte worden aangebracht op een hoogte gelijk aan die van het dek van de bovenbouw tussen de kampanje en een midscheeps geplaatst brughuis of eventueel dekhuis, dan wel moeten gelijkwaardige toegangsmiddelen aanwezig zijn, zoals gangen onder het dek, om een loopbrug te vervangen.

Op de overige plaatsen, alsmede op schepen van het type « A » zonder een midscheeps geplaatst brughuis, moeten voorzieningen ten genoegen van de Administratie aanwezig zijn ter beveiliging van de bemanning bij het gaan naar en komen van alle ruimten die worden gebruikt voor de noodzakelijke werkzaamheden aan boord.

3. Er moet te allen tijde een veilig en deugdelijk middel aanwezig zijn om vanaf de loopbrug de verschillende verblijven van de bemanning te bereiken en om van deze verblijven uit de voortstuwingsafdeling te bereiken, en omgekeerd.

Luikhoofden

4. Blootgestelde luikhoofden op het vrijboorddek en het baddek of het dek van expansietrunks op schepen van type « A » moeten voorzien zijn van deugdelijke waterdichte luiken van staal of van een ander gelijkwaardig materiaal.

Middelen tot lozing van water

5. Schepen van het type « A » met verschansing moeten een open relingwerk hebben, dat over ten minste de halve lengte van het onbeschermd gedeelte van het aan weer en wind blootgestelde dek is aangebracht of van andere doeltreffende inrichtingen voor waterlozing zijn voorzien. De bovenkant van de berghoutgang moet zo laag mogelijk worden gehouden.

6. Wanneer delen van de bovenbouw door een trunk zijn verbonden, moet over de volle lengte van het blootgestelde gedeelte van het vrijboorddek open relingwerk zijn aangebracht.

HOOFDSTUK III. — Vrijboord

Voorschrift 27

Type schepen

1. Voor de berekening van het vrijboord worden de schepen verdeeld in schepen van het type « A » en schepen van het type « B ».

Schepen van het type « A »

2. Een schip van het type « A » is een schip dat uitsluitend is ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeistoffladingen waarvan de tanks voor de vloeibare lading slechts kleine toegangsoopeningen hebben, afgesloten door waterdichte stalen deksels, voorzien van pakking of deksels van een ander gelijkwaardig materiaal. Een zodanig schip bezit noodzakelijkerwijze de volgende eigenschappen :

- a) zeer grote waterdichtheid van het blootgestelde dek;
- b) een hoge graad van veiligheid bij lek worden ten gevolge van de geringe permeabiliteit van de met lading gevulde laadruiimen en de mate van waterdichte indeling die gewoonlijk aanwezig is.

3. Een schip van het type « A » van meer dan 150 meter (492 voet) lengte dat zodanig ontworpen is dat wanneer het tot aan de lijn voor zomeruitwatering is geladen, er nog lege afdelingen zijn, moet het vollopen van welke van deze lege afdelingen ook met een aangenomen permeabiliteit van 0,95 kunnen doorstaan en in een door de Administratie voldoende geachte eindtoestand blijven drijven. Indien een zodanig schip meer dan 225 meter (738 voet) lang is, moet de voortstuwingsafdeling worden aangemerkt als een afdeling die kan vollopen doch met een permeabiliteit van 0,85.

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'envahissement dissymétrique est de l'ordre de 15 degrés;
- 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) les dispositifs de décharge sont adéquats;
- c) les écoutilles 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;
- 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;
- 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.

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.

Les calculs pourront être fondés sur les principales hypothèses suivantes :

- 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.

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.

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 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.

Als leidraad voor de Administratie kunnen de volgende grenzen als voldoende worden aangemerkt :

- a) De lastlijn na het vollopen moet beneden de onderkant van enigerlei opening waardoor geleidelijk meer water zou kunnen binnendringen gelegen zijn.
- b) De maximumhellingshoek als gevolg van onsymmetrisch vollopen moet in de orde van 15 graden zijn.
- c) De metacenterhoogte in de volgelopen toestand moet positief zijn.

4. Voor een schip van het type « A » moet een vrijboord worden vastgesteld dat niet kleiner is dan dat gebaseerd op tabel A van voorschrift 28.

Schepen van het type « B »

5. Alle schepen welke niet voldoen aan de bepalingen betreffende schepen van het type « A » van de leden 2 en 3 van dit voorschrift worden geacht te zijn schepen van het type « B ».

6. Voor schepen van het type « B » die op een plaats van categorie 1 luikopeningen hebben, voorzien van luiken die voldoen aan de eisen van voorschrift 15, 7, of 16 wordt behalve als bepaald in de delen 7 tot en met 10 van dit voorschrift, een vrijboord vastgesteld gebaseerd op tabel B van voorschrift 28.

7. Voor alle schepen van het type « B » die meer dan 100 meter (328 voet) lang zijn kunnen vrijboorden worden vastgesteld die kleiner zijn dan dat welke vereist is krachtens lid 6 van dit voorschrift, mits de Administratie er ten aanzien van de toegestane vermindering van vrijboord van overtuigd is dat :

- a) de voor de bescherming van de bemanning getroffen maatregelen toereikend zijn;
- b) de middelen tot lozing van water toereikend zijn;
- c) de luiken op plaatsen van categorie 1 en 2 voldoen aan de bepalingen van voorschrift 16 en voldoende sterk zijn; in het bijzonder dient aandacht te worden besteed aan voorzieningen betreffende de waterdichtheid en het vastzetten der luiken;
- d) het schip wanneer het geladen is tot de lijn voor zomeruitwatering drijvend blijft en in een voldoende geachte eindtoestand nadat enigerlei beschadigde afdeling is volgelopen bij een aangenomen permeabiliteit van 0,95 % uitgezonderd de voortstuwingsafdeling;

e) indien een zodanig schip meer dan 225 meter (738 voet) lang is, moet de voortstuwingsafdeling worden aangemerkt als een afdeling die kan vollopen, doch met een permeabiliteit van 0,85 %.

Als leidraad voor de Administratie kunnen bij toepassing van het bepaalde onder d en e van dit lid de grenzen aangegeven onder 3, a, b en c, als voldoende worden aangemerkt.

De voornaamste onderstellingen waarop de hierop betrekking hebbende berekeningen kunnen zijn gebaseerd zijn de volgende :

- de omvang in verticale richting van de schade is gelijk aan de holte van het schip;
- de schade is niet verder doorgedrongen dan B/5;
- geen enkel hoofddwarsschot is beschadigd;
- de hoogte van het zwartepunt boven de basislijn wordt geschat, waarbij ervan uitgegaan wordt dat het schip homogeen beladen is en dat 50 percent van de hoeveelheid brandstoffen en voorraden, enz., aan boord is.

8. Bij het berekenen van het vrijboord voor schepen van het type « B » die voldoen aan de eisen van lid 7 van dit voorschrift, mogen de waarden van tabel B van voorschrift 28 niet meer dan 60 percent van het verschil tussen de waarden van de tabellen B en A voor de desbetreffende scheepslengten worden vermindert.

9. De vermindering van vrijboord toegestaan ingevolge lid 8 van dit voorschrift kan worden vergroot tot het volle verschil tussen de waarden in tabel A en die in tabel B van voorschrift 28 op voorwaarde dat het schip voldoet aan de eisen van voorschrift 26, 1, 2, 3, 5 en 6, alsof het een schip van het type A was en verder voldoet aan de bepalingen van lid 7, a tot en met d van dit voorschrift, behalve dat het gestelde onder d betreffende het vollopen van enigerlei beschadigde afdeling dient te worden vervangen door het vollopen van twee willekeurige langsscheeps aan elkaar grenzende afdelingen, die geen van beide de voortstuwingsafdeling mogen zijn. Bovendien moet een schip van dit type dat meer dan 225 meter (738 voet) lang is wanneer het is geladen tot aan de lijn voor zomeruitwatering drijvend blijven in een voldoende geachte eindtoestand nadat alleen de voortstuwingsafdeling is volgelopen bij een aangenomen permeabiliteit van 0,85 %.

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 :

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

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

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.

10. Voor schepen van het type « B » die op plaatsen van categorie 1 luikopeningen hebben voorzien van luiken die voldoen aan de eisen van voorschrift 15 (lid 7 uitgezonderd) wordt een vrijboord vastgesteld, dat is gebaseerd op de in tabel B van voorschrift 28 aangegeven waarden, vermeerderd met de waarden aangegeven in de volgende tabel :

Vermeerdering van vrijboord ten opzichte van het basisvrijboord voor schepen van het type « B » waarvan de luiken van de luikopeningen niet voldoen aan voorschrift 15, 7 of 16

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

Voor de tussenliggende lengten wordt het vrijboord verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Het vrijboord van schepen van meer dan 200 meter lengte wordt door de Administratie vastgesteld.

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

Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Augmentation du franc-bord (pouces)
350	2,0	510	9,6
et au-dessous		520	10,0
360	2,3	530	10,4
370	2,6	540	10,7
380	2,9	550	11,0
390	3,3	560	11,4
400	3,7	570	11,8
410	4,2	580	12,1
420	4,7	590	12,5
430	5,2	600	12,8
440	5,8	610	13,1
450	6,4	620	13,4
460	7,0	630	13,6
470	7,6	640	13,9
480	8,2	650	14,1
490	8,7	660	14,3
500	9,2		

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.

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 en acier ou en matériau équivalent, munis de garintures étanches, pourront bénéficier de francs-bords inférieurs de 25 pour cent à ceux calculés conformément aux présentes règles.

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 :

Table A

Table de franc-bord des navires du type « A »

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
24	200	45	385
25	208	46	396
26	217	47	408
27	225	48	420
28	233	49	432
29	242	50	443
30	250	51	455
31	258	52	467
32	267	53	478
33	275	54	490
34	283	55	503
35	292	56	516
36	300	57	530
37	308	58	544
38	316	59	559
39	325	60	573
40	334	61	587
41	344	62	600
42	354	63	613
43	364	64	626
44	374	65	639

Vermeerdering van vrijboord ten opzichte van het basisvrijboord voor schepen van het type « B » waarvan de luiken van de luikopeningen niet voldoen aan voorschrift 15, 7 of 16

Lengte van het schip (voeten)	Vermeerdering van vrijboord (inches)	Lengte van het schip (voeten)	Vermeerdering van vrijboord (inches)
350	2,0	510	9,6
en minder		520	10,0
360	2,3	530	10,4
370	2,6	540	10,7
380	2,9	550	11,0
390	3,3	560	11,4
400	3,7	570	11,8
410	4,2	580	12,1
420	4,7	590	12,5
430	5,2	600	12,8
440	5,8	610	13,1
450	6,4	620	13,4
460	7,0	630	13,6
470	7,6	640	13,9
480	8,2	650	14,1
490	8,7	660	14,3
500	9,2		

Voor de tussenliggende lengten worden de vrijboorden verkregen door middel van lineaire interpolatie.

De vrijboorden van schepen van meer dan 660 voet lengte worden door de Administratie vastgesteld.

11. Voor een lichter, sleepschip of ander schip zonder eigen voortstuwingsmiddelen wordt een vrijboord vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van deze voorschriften. Op sleepschepen, die niet bemand zijn, zijn evenwel de eisen van de voorschriften 25, 26, 2 en 3, en 39 niet van toepassing. Voor deze onbemande sleepschepen, die op het vrijboorddek slechts kleine toegangsopeningen hebben, die gesloten zijn door waterdichte van pakking voorziene deksels van staal of van een gelijkwaardig materiaal, kan een vrijboord worden vastgesteld dat 25 percent kleiner is dan dat berekend overeenkomstig deze voorschriften.

Voorschrift 28

Vrijboordtabellen

Schepen van het type « A »

1. Het basisvrijboord voor schepen van het type « A » dient te worden bepaald aan de hand van de volgende tabel :

Tabel A

Vrijboordtabel voor schepen van het type « A »

Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
24	200	45	385
25	208	46	396
26	217	47	408
27	225	48	420
28	233	49	432
29	242	50	443
30	250	51	455
31	258	52	467
32	267	53	478
33	275	54	490
34	283	55	503
35	292	56	516
36	300	57	530
37	308	58	544
38	316	59	559
39	325	60	573
40	334	61	587
41	344	62	600
42	354	63	613
43	364	64	626
44	374	65	639

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
66	653	145	1 886	66	653	145	1 886
67	666	146	1 903	67	666	146	1 903
68	680	147	1 919	68	680	147	1 919
69	693	148	1 935	69	693	148	1 935
70	706	149	1 952	70	706	149	1 952
71	720	150	1 968	71	720	150	1 968
72	733	151	1 984	72	733	151	1 984
73	746	152	2 000	73	746	152	2 000
74	760	153	2 016	74	760	153	2 016
75	773	154	2 032	75	773	154	2 032
76	786	155	2 048	76	786	155	2 048
77	800	156	2 064	77	800	156	2 064
78	814	157	2 080	78	814	157	2 080
79	828	158	2 096	79	828	158	2 096
80	841	159	2 111	80	841	159	2 111
81	855	160	2 126	81	855	160	2 126
82	869	161	2 141	82	869	161	2 141
83	883	162	2 155	83	883	162	2 155
84	897	163	2 169	84	897	163	2 169
85	911	164	2 184	85	911	164	2 184
86	926	165	2 198	86	926	165	2 198
87	940	166	2 212	87	940	166	2 212
88	955	167	2 226	88	955	167	2 226
89	969	168	2 240	89	969	168	2 240
90	984	169	2 254	90	984	169	2 254
91	999	170	2 268	91	999	170	2 268
92	1 014	171	2 281	92	1 014	171	2 281
93	1 029	172	2 294	93	1 029	172	2 294
94	1 044	173	2 307	94	1 044	173	2 307
95	1 059	174	2 320	95	1 059	174	2 320
96	1 074	175	2 332	96	1 074	175	2 332
97	1 089	176	2 345	97	1 089	176	2 345
98	1 105	177	2 357	98	1 105	177	2 357
99	1 120	178	2 369	99	1 120	178	2 369
100	1 135	179	2 381	100	1 135	179	2 381
101	1 151	180	2 393	101	1 151	180	2 393
102	1 166	181	2 405	102	1 166	181	2 405
103	1 181	182	2 416	103	1 181	182	2 416
104	1 196	183	2 428	104	1 196	183	2 428
105	1 212	184	2 440	105	1 212	184	2 440
106	1 228	185	2 451	106	1 228	185	2 451
107	1 244	186	2 463	107	1 244	186	2 463
108	1 260	187	2 474	108	1 260	187	2 474
109	1 276	188	2 486	109	1 276	188	2 486
110	1 293	189	2 497	110	1 293	189	2 497
111	1 309	190	2 508	111	1 309	190	2 508
112	1 326	191	2 519	112	1 326	191	2 519
113	1 342	192	2 530	113	1 342	192	2 530
114	1 359	193	2 541	114	1 359	193	2 541
115	1 376	194	2 552	115	1 376	194	2 552
116	1 392	195	2 562	116	1 392	195	2 562
117	1 409	196	2 572	117	1 409	196	2 572
118	1 426	197	2 582	118	1 426	197	2 582
119	1 442	198	2 592	119	1 442	198	2 592
120	1 459	199	2 602	120	1 459	199	2 602
121	1 476	200	2 612	121	1 476	200	2 612
122	1 494	201	2 622	122	1 494	201	2 622
123	1 511	202	2 632	123	1 511	202	2 632
124	1 528	203	2 641	124	1 528	203	2 641
125	1 546	204	2 650	125	1 546	204	2 650
126	1 563	205	2 659	126	1 563	205	2 659
127	1 580	206	2 669	127	1 580	206	2 669
128	1 598	207	2 678	128	1 598	207	2 678
129	1 615	208	2 687	129	1 615	208	2 687
130	1 632	209	2 696	130	1 632	209	2 696
131	1 650	210	2 705	131	1 650	210	2 705
132	1 667	211	2 714	132	1 667	211	2 714
133	1 684	212	2 723	133	1 684	212	2 723
134	1 702	213	2 732	134	1 702	213	2 732
135	1 719	214	2 741	135	1 719	214	2 741
136	1 736	215	2 749	136	1 736	215	2 749
137	1 753	216	2 758	137	1 753	216	2 758
138	1 770	217	2 767	138	1 770	217	2 767
139	1 787	218	2 775	139	1 787	218	2 775
140	1 803	219	2 784	140	1 803	219	2 784
141	1 820	220	2 792	141	1 820	220	2 792
142	1 837	221	2 801	142	1 837	221	2 801
143	1 853	222	2 809	143	1 853	222	2 809
144	1 870	223	2 817	144	1 870	223	2 817

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
224	2 825	295	3 241	224	2 825	295	3 241
225	2 833	296	3 246	225	2 833	296	3 246
226	2 841	297	3 250	226	2 841	297	3 250
227	2 849	298	3 254	227	2 849	298	3 254
228	2 857	299	3 258	228	2 857	299	3 258
229	2 865	300	3 262	229	2 865	300	3 262
230	2 872	301	3 266	230	2 872	301	3 266
231	2 880	302	3 270	231	2 880	302	3 270
232	2 888	303	3 274	232	2 888	303	3 274
233	2 895	304	3 278	233	2 895	304	3 278
234	2 903	305	3 281	234	2 903	305	3 281
235	2 910	306	3 285	235	2 910	306	3 285
236	2 918	307	3 288	236	2 918	307	3 288
237	2 925	308	3 292	237	2 925	308	3 292
238	2 932	309	3 295	238	2 932	309	3 295
239	2 939	310	3 298	239	2 939	310	3 298
240	2 946	311	3 302	240	2 946	311	3 302
241	2 953	312	3 305	241	2 953	312	3 305
242	2 959	313	3 308	242	2 959	313	3 308
243	2 966	314	3 312	243	2 966	314	3 312
244	2 973	315	3 315	244	2 973	315	3 315
245	2 979	316	3 318	245	2 979	316	3 318
246	2 986	317	3 322	246	2 986	317	3 322
247	2 993	318	3 325	247	2 993	318	3 325
248	3 000	319	3 328	248	3 000	319	3 328
249	3 006	320	3 331	249	3 006	320	3 331
250	3 012	321	3 334	250	3 012	321	3 334
251	3 018	322	3 337	251	3 018	322	3 337
252	3 024	323	3 339	252	3 024	323	3 339
253	3 030	324	3 342	253	3 030	324	3 342
254	3 036	325	3 345	254	3 036	325	3 345
255	3 042	326	3 347	255	3 042	326	3 347
256	3 048	327	3 350	256	3 048	327	3 350
257	3 054	328	3 353	257	3 054	328	3 353
258	3 060	329	3 355	258	3 060	329	3 355
259	3 066	330	3 358	259	3 066	330	3 358
260	3 072	331	3 361	260	3 072	331	3 361
261	3 078	332	3 363	261	3 078	332	3 363
262	3 084	333	3 366	262	3 084	333	3 366
263	3 089	334	3 368	263	3 089	334	3 368
264	3 095	335	3 371	264	3 095	335	3 371
265	3 101	336	3 373	265	3 101	336	3 373
266	3 106	337	3 375	266	3 106	337	3 375
267	3 112	338	3 378	267	3 112	338	3 378
268	3 117	339	3 380	268	3 117	339	3 380
269	3 123	340	3 382	269	3 123	340	3 382
270	3 128	341	3 385	270	3 128	341	3 385
271	3 133	342	3 387	271	3 133	342	3 387
272	3 138	343	3 389	272	3 138	343	3 389
273	3 143	344	3 392	273	3 143	344	3 392
274	3 148	345	3 394	274	3 148	345	3 394
275	3 153	346	3 396	275	3 153	346	3 396
276	3 158	347	3 399	276	3 158	347	3 399
277	3 163	348	3 401	277	3 163	348	3 401
278	3 167	349	3 403	278	3 167	349	3 403
279	3 172	350	3 406	279	3 172	350	3 406
280	3 176	351	3 408	280	3 176	351	3 408
281	3 181	352	3 410	281	3 181	352	3 410
282	3 185	353	3 412	282	3 185	353	3 412
283	3 189	354	3 414	283	3 189	354	3 414
284	3 194	355	3 416	284	3 194	355	3 416
285	3 198	356	3 418	285	3 198	356	3 418
286	3 202	357	3 420	286	3 202	357	3 420
287	3 207	358	3 422	287	3 207	358	3 422
288	3 211	359	3 423	288	3 211	359	3 423
289	3 215	360	3 425	289	3 215	360	3 425
290	3 220	361	3 427	290	3 220	361	3 427
291	3 224	362	3 428	291	3 224	362	3 428
292	3 228	363	3 430	292	3 228	363	3 430
293	3 233	364	3 432	293	3 233	364	3 432
294	3 237	365	3 433	294	3 237	365	3 433

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.

Voor de tussenliggende lengten wordt het vrijboord verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Het vrijboord van schepen van meer dan 365 meter lengte wordt door de Administratie vastgesteld.

Table A

Table de franc-bord des navires du type « A »

Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
80	8,0	650	102,1
90	8,9	660	103,3
100	9,8	670	104,4
110	10,8	680	105,5
120	11,9	690	106,6
130	13,0	700	107,7
140	14,2	710	108,7
150	15,5	720	109,7
160	16,9	730	110,7
170	18,3	740	111,7
180	19,8	750	112,6
190	21,3	760	113,5
200	22,9	770	114,4
210	24,5	780	115,3
220	26,2	790	116,1
230	27,8	800	117,0
240	29,5	810	117,8
250	31,1	820	118,6
260	32,8	830	119,3
270	34,6	840	120,1
280	36,3	850	120,7
290	38,0	860	121,4
300	39,7	870	122,1
310	41,4	880	122,7
320	43,2	890	123,4
330	45,0	900	124,0
340	46,9	910	124,6
350	48,8	920	125,2
360	50,7	930	125,7
370	52,7	940	126,2
380	54,7	950	126,7
390	56,8	960	127,2
400	58,8	970	127,7
410	60,9	980	128,1
420	62,9	990	128,6
430	65,0	1 000	129,0
440	67,0	1 010	129,4
450	69,1	1 020	129,9
460	71,1	1 030	130,3
470	73,1	1 040	130,7
480	75,1	1 050	131,0
490	77,1	1 060	131,4
500	79,0	1 070	131,7
510	80,9	1 080	132,0
520	82,7	1 090	132,3
530	84,5	1 100	132,6
540	86,3	1 110	132,9
550	88,0	1 120	133,2
560	89,6	1 130	133,5
570	91,1	1 140	133,8
580	92,6	1 150	134,0
590	94,1		134,3
600	95,5	1 170	134,5
610	96,9	1 180	134,7
620	98,3	1 190	135,0
630	99,6	1 200	135,2
640	100,9		

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.

Tabel A

Vrijboordtabel voor schepen van het type « A »

Lengte van het schip (voeten)	Vrijboord (inches)	Lengte van het schip (voeten)	Vrijboord (inches)
80	8,0	650	102,1
90	8,9	660	103,3
100	9,8	670	104,4
110	10,8	680	105,5
120	11,9	690	106,6
130	13,0	700	107,7
140	14,2	710	108,7
150	15,5	720	109,7
160	16,9	730	110,7
170	18,3	740	111,7
180	19,8	750	112,6
190	21,3	760	113,5
200	22,9	770	114,4
210	24,5	780	115,3
220	26,2	790	116,1
230	27,8	800	117,0
240	29,5	810	117,8
250	31,1	820	118,6
260	32,8	830	119,3
270	34,6	840	120,1
280	36,3	850	120,7
290	38,0	860	121,4
300	39,7	870	122,1
310	41,4	880	122,7
320	43,2	890	123,4
330	45,0	900	124,0
340	46,9	910	124,6
350	48,8	920	125,2
360	50,7	930	125,7
370	52,7	940	126,2
380	54,7	950	126,7
390	56,8	960	127,2
400	58,8	970	127,7
410	60,9	980	128,1
420	62,9	990	128,6
430	65,0	1 000	129,0
440	67,0	1 010	129,4
450	69,1	1 020	129,9
460	71,1	1 030	130,3
470	73,1	1 040	130,7
480	75,1	1 050	131,0
490	77,1	1 060	131,4
500	79,0	1 070	131,7
510	80,9	1 080	132,0
520	82,7	1 090	132,3
530	84,5	1 100	132,6
540	86,3	1 110	132,9
550	88,0	1 120	133,2
560	89,6	1 130	133,5
570	91,1	1 140	133,8
580	92,6	1 150	134,0
590	94,1	1 160	134,3
600	95,5	1 170	134,5
610	96,9	1 180	134,7
620	98,3	1 190	135,0
630	99,6	1 200	135,2
640	100,9		

Voor de tussenliggende lengten wordt het vrijboord verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Het vrijboord van schepen van meer dan 1 200 voet lengte wordt door de Administratie vastgesteld.

Navires du type « B »

2. Le franc-bord de base pour les navires du type « B » est déterminé d'après la table suivante :

Table B

Table de franc-bord des navires du type « B »

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
24	200	90	1 075
25	208	91	1 096
26	217	92	1 116
27	225	93	1 135
28	233	94	1 154
29	242	95	1 172
30	250	96	1 190
31	258	97	1 209
32	267	98	1 229
33	275	99	1 250
34	283	100	1 271
35	292	101	1 293
36	300	102	1 315
37	308	103	1 337
38	316	104	1 359
39	325	105	1 380
40	334	106	1 401
41	344	107	1 421
42	354	108	1 440
43	364	109	1 459
44	374	110	1 479
45	385	111	1 500
46	396	112	1 521
47	408	113	1 543
48	420	114	1 565
49	432	115	1 587
50	443	116	1 609
51	455	117	1 630
52	467	118	1 651
53	478	119	1 671
54	490	120	1 690
55	503	121	1 709
56	516	122	1 729
57	530	123	1 750
58	544	124	1 771
59	559	125	1 793
60	573	126	1 815
61	587	127	1 837
62	601	128	1 859
63	615	129	1 880
64	629	130	1 901
65	644	131	1 921
66	659	132	1 940
67	674	133	1 959
68	689	134	1 979
69	705	135	2 000
70	721	136	2 021
71	738	137	2 043
72	754	138	2 065
73	769	139	2 087
74	784	140	2 109
75	800	141	2 130
76	816	142	2 151
77	833	143	2 171
78	850	144	2 190
79	868	145	2 209
80	887	146	2 229
81	905	147	2 250
82	923	148	2 271
83	942	149	2 293
84	960	150	2 315
85	978	151	2 334
86	996	152	2 354
87	1 015	153	2 375
88	1 034	154	2 396
89	1 054	155	2 418

Schepen van het type « B »

2. Het basisvrijboord voor schepen van het type « B » dient te worden bepaald aan de hand van de volgende tabel :

Tabel B

Vrijboordtabel voor schepen van het type « B »

Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
24	200	90	1 075
25	208	91	1 096
26	217	92	1 116
27	225	93	1 135
28	233	94	1 154
29	242	95	1 172
30	250	96	1 190
31	258	97	1 209
32	267	98	1 229
33	275	99	1 250
34	283	100	1 271
35	292	101	1 293
36	300	102	1 315
37	308	103	1 337
38	316	104	1 359
39	325	105	1 380
40	334	106	1 401
41	344	107	1 421
42	354	108	1 440
43	364	109	1 459
44	374	110	1 479
45	385	111	1 500
46	396	112	1 521
47	408	113	1 543
48	420	114	1 565
49	432	115	1 587
50	443	116	1 609
51	455	117	1 630
52	467	118	1 651
53	478	119	1 671
54	490	120	1 690
55	503	121	1 709
56	516	122	1 729
57	530	123	1 750
58	544	124	1 771
59	559	125	1 793
60	573	126	1 815
61	587	127	1 837
62	601	128	1 859
63	615	129	1 880
64	629	130	1 901
65	644	131	1 921
66	659	132	1 940
67	674	133	1 959
68	689	134	1 979
69	705	135	2 000
70	721	136	2 021
71	738	137	2 043
72	754	138	2 065
73	769	139	2 087
74	784	140	2 109
75	800	141	2 130
76	816	142	2 151
77	833	143	2 171
78	850	144	2 190
79	868	145	2 209
80	887	146	2 229
81	905	147	2 250
82	923	148	2 271
83	942	149	2 293
84	960	150	2 315
85	978	151	2 334
86	996	152	2 354
87	1 015	153	2 375
88	1 034	154	2 396
89	1 054	155	2 418

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)	Lengte van het schip (meters)	Vrijboord (millimeters)
156	2 440	234	3 796	156	2 440	234	3 796
157	2 460	235	3 808	157	2 460	235	3 808
158	2 480	236	3 821	158	2 480	236	3 821
159	2 500	237	3 835	159	2 500	237	3 835
160	2 520	238	3 849	160	2 520	238	3 849
161	2 540	239	3 864	161	2 540	239	3 864
162	2 560	240	3 880	162	2 560	240	3 880
163	2 580	241	3 893	163	2 580	241	3 893
164	2 600	242	3 906	164	2 600	242	3 906
165	2 620	243	3 920	165	2 620	243	3 920
166	2 640	244	3 934	166	2 640	244	3 934
167	2 660	245	3 949	167	2 660	245	3 949
168	2 680	246	3 965	168	2 680	246	3 965
169	2 698	247	3 978	169	2 698	247	3 978
170	2 716	248	3 992	170	2 716	248	3 992
171	2 735	249	4 005	171	2 735	249	4 005
172	2 754	250	4 018	172	2 754	250	4 018
173	2 774	251	4 032	173	2 774	251	4 032
174	2 795	252	4 045	174	2 795	252	4 045
175	2 815	253	4 058	175	2 815	253	4 058
176	2 835	254	4 072	176	2 835	254	4 072
177	2 855	255	4 085	177	2 855	255	4 085
178	2 875	256	4 098	178	2 875	256	4 098
179	2 895	257	4 112	179	2 895	257	4 112
180	2 915	258	4 125	180	2 915	258	4 125
181	2 933	259	4 139	181	2 933	259	4 139
182	2 952	260	4 152	182	2 952	260	4 152
183	2 970	261	4 165	183	2 970	261	4 165
184	2 988	262	4 177	184	2 988	262	4 177
185	3 007	263	4 189	185	3 007	263	4 189
186	3 025	264	4 201	186	3 025	264	4 201
187	3 044	265	4 214	187	3 044	265	4 214
188	3 062	266	4 227	188	3 062	266	4 227
189	3 080	267	4 240	189	3 080	267	4 240
190	3 098	268	4 252	190	3 098	268	4 252
191	3 116	269	4 264	191	3 116	269	4 264
192	3 134	270	4 276	192	3 134	270	4 276
193	3 151	271	4 289	193	3 151	271	4 289
194	3 167	272	4 302	194	3 167	272	4 302
195	3 185	273	4 315	195	3 185	273	4 315
196	3 202	274	4 327	196	3 202	274	4 327
197	3 219	275	4 339	197	3 219	275	4 339
198	3 235	276	4 350	198	3 235	276	4 350
199	3 249	277	4 362	199	3 249	277	4 362
200	3 264	278	4 373	200	3 264	278	4 373
201	3 280	279	4 385	201	3 280	279	4 385
202	3 296	280	4 397	202	3 296	280	4 397
203	3 313	281	4 408	203	3 313	281	4 408
204	3 330	282	4 420	204	3 330	282	4 420
205	3 347	283	4 432	205	3 347	283	4 432
206	3 363	284	4 443	206	3 363	284	4 443
207	3 380	285	4 455	207	3 380	285	4 455
208	3 397	286	4 467	208	3 397	286	4 467
209	3 413	287	4 478	209	3 413	287	4 478
210	3 430	288	4 490	210	3 430	288	4 490
211	3 445	289	4 502	211	3 445	289	4 502
212	3 460	290	4 513	212	3 460	290	4 513
213	3 475	291	4 525	213	3 475	291	4 525
214	3 490	292	4 537	214	3 490	292	4 537
215	3 505	293	4 548	215	3 505	293	4 548
216	3 520	294	4 560	216	3 520	294	4 560
217	3 537	295	4 572	217	3 537	295	4 572
218	3 554	296	4 583	218	3 554	296	4 583
219	3 570	297	4 595	219	3 570	297	4 595
220	3 586	298	4 607	220	3 586	298	4 607
221	3 601	299	4 618	221	3 601	299	4 618
222	3 615	300	4 630	222	3 615	300	4 630
223	3 630	301	4 642	223	3 630	301	4 642
224	3 645	302	4 654	224	3 645	302	4 654
225	3 660	303	4 665	225	3 660	303	4 665
226	3 675	304	4 676	226	3 675	304	4 676
227	3 690	305	4 686	227	3 690	305	4 686
228	3 705	306	4 695	228	3 705	306	4 695
229	3 720	307	4 704	229	3 720	307	4 704
230	3 735	308	4 714	230	3 735	308	4 714
231	3 750	309	4 725	231	3 750	309	4 725
232	3 765	310	4 736	232	3 765	310	4 736
233	3 780	311	4 748	233	3 780	311	4 748

Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Franc-bord (millimètres)
312	4 757	339	5 045
313	4 768	340	5 055
314	4 779	341	5 065
315	4 790	342	5 075
316	4 801	343	5 086
317	4 812	344	5 097
318	4 823	345	5 108
319	4 834	346	5 119
320	4 844	347	5 130
321	4 855	348	5 140
322	4 866	349	5 150
323	4 878	350	5 160
324	4 890	351	5 170
325	4 899	352	5 180
326	4 909	353	5 190
327	4 920	354	5 200
328	4 931	355	5 210
329	4 943	356	5 220
330	4 955	357	5 230
331	4 965	358	5 240
332	4 975	359	5 250
333	4 985	360	5 260
334	4 995	361	5 268
335	5 005	362	5 276
336	5 015	363	5 285
337	5 025	364	5 294
338	5 035	365	5 303

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.

Table B

Table de franc-bord des navires du type « B »

Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
80	8,0	440	78,2
90	8,9	450	80,7
100	9,8	460	83,1
110	10,8	470	85,6
120	11,9	480	88,1
130	13,0	490	90,6
140	14,2	500	93,1
150	15,5	510	95,6
160	16,9	520	98,1
170	18,3	530	100,6
180	19,8	540	103,0
190	21,3	550	105,4
200	22,9	560	107,7
210	24,7	570	110,0
220	26,6	580	112,3
230	28,5	590	114,6
240	30,4	600	116,8
250	32,4	610	119,0
260	34,4	620	121,1
270	36,5	630	123,2
280	38,7	640	125,3
290	41,0	650	127,3
300	43,3	660	129,3
310	45,7	670	131,3
320	48,2	680	133,3
330	50,7	690	135,3
340	53,2	700	137,1
350	55,7	710	139,0
360	58,2	720	140,9
370	60,7	730	142,7
380	63,2	740	144,5
390	65,7	750	146,3
400	68,2	760	148,1
410	70,7	770	149,8
420	73,2	780	151,5
430	75,7	790	153,2

Lengte van het schip	Vrijboord	Lengte van het schip	Vrijboord
312	4 757	339	5 045
313	4 768	340	5 055
314	4 779	341	5 065
315	4 790	342	5 075
316	4 801	343	5 086
317	4 812	344	5 097
318	4 823	345	5 108
319	4 834	346	5 119
320	4 844	347	5 130
321	4 855	348	5 140
322	4 866	349	5 150
323	4 878	350	5 160
324	4 890	351	5 170
325	4 899	352	5 180
326	4 909	353	5 190
327	4 920	354	5 200
328	4 931	355	5 210
329	4 943	356	5 220
330	4 955	357	5 230
331	4 965	358	5 240
332	4 975	359	5 250
333	4 985	360	5 260
334	4 995	361	5 268
335	5 005	362	5 276
336	5 015	363	5 285
337	5 025	364	5 294
338	5 035	365	5 303

Voor de tussenliggende lengten wordt het vrijboord verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Het vrijboord van schepen van meer dan 365 meter lengte wordt door de Administratie vastgesteld.

Tabel B

Vrijboordtabel voor schepen van het type « B »

Lengte van het schip (voeten)	Vrijboord (inches)	Lengte van het schip (voeten)	Vrijboord (inches)
80	8,0	440	78,2
90	8,9	450	80,7
100	9,8	460	83,1
110	10,8	470	85,6
120	11,9	480	88,1
130	13,0	490	90,6
140	14,2	500	93,1
150	15,5	510	95,6
160	16,9	520	98,1
170	18,3	530	100,6
180	19,8	540	103,0
190	21,3	550	105,4
200	22,9	560	107,7
210	24,7	570	110,0
220	26,6	580	112,3
230	28,5	590	114,6
240	30,4	600	116,8
250	32,4	610	119,0
260	34,4	620	121,1
270	36,5	630	123,2
280	38,7	640	125,3
290	41,0	650	127,3
300	43,3	660	129,3
310	45,7	670	131,3
320	48,2	680	133,3
330	50,7	690	135,3
340	53,2	700	137,1
350	55,7	710	139,0
360	58,2	720	140,9
370	60,7	730	142,7
380	63,2	740	144,5
390	65,7	750	146,3
400	68,2	760	148,1
410	70,7	770	149,8
420	73,2	780	151,5
430	75,7	790	153,2

Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)	Longueur du navire (pieds)	Franc-bord (pouces)
800	154,8	1 010	185,8
810	156,4	1 020	187,2
820	158,0	1 030	188,5
830	159,6	1 040	189,8
840	161,2	1 050	191,0
850	162,8	1 060	192,3
860	164,3	1 070	193,5
870	165,9	1 080	194,8
880	167,4	1 090	196,1
890	168,9	1 100	197,3
900	170,4	1 110	198,6
910	171,8	1 120	199,9
920	173,3	1 130	201,2
930	174,7	1 140	202,3
940	176,1	1 150	203,5
950	177,5	1 160	204,6
960	178,9	1 170	205,8
970	180,3	1 180	206,9
980	181,7	1 190	208,1
990	183,1	1 200	209,3
1 000	184,4		

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.

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;

$$\text{ou } 0,09 (328-L) (0,35 - \frac{E}{L}) \text{ pouces}$$

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.

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

$$\text{le facteur } \frac{C_b + 0,68}{1,36}.$$

Règle 31

Correction de creux

1. Lorsque D est supérieur à $\frac{L}{15}$, le franc-bord est augmenté de

$$\text{la valeur } (D - \frac{L}{15}) R \text{ millimètres, où } R = \frac{L}{0,48} \text{ pour les longueurs}$$

inférieures à 120 mètres et 250 pour les longueurs égales ou supérieures à 120 mètres, ou bien de la valeur suivante :

$$(D - \frac{L}{15}) R \text{ pouces, où } R \text{ est égal à } \frac{L}{131,2} \text{ pour les longueurs inférieures à 393,6 pieds et à 3 pour les longueurs égales ou supérieures à 393,6 pieds.}$$

Lengte van het schip (voeten)	Vrijboord (inches)	Lengte van het schip (voeten)	Vrijboord (inches)
800	154,8	1 010	185,8
810	156,4	1 020	187,2
820	158,0	1 030	188,5
830	159,6	1 040	189,8
840	161,2	1 050	191,0
850	162,8	1 060	192,3
860	164,3	1 070	193,5
870	165,9	1 080	194,8
880	167,4	1 090	196,1
890	168,9	1 100	197,3
900	170,4	1 110	198,6
910	171,8	1 120	199,9
920	173,3	1 130	201,2
930	174,7	1 140	202,3
940	176,1	1 150	203,5
950	177,5	1 160	204,6
960	178,9	1 170	205,8
970	180,3	1 180	206,9
980	181,7	1 190	208,1
990	183,1	1 200	209,3
1 000	184,4		

Voor de tussenliggende lengten wordt het vrijboord verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Het vrijboord van schepen van meer dan 1 200 voet lengte wordt door de Administratie vastgesteld.

Voorschrift 29

Correctie van het vrijboord voor schepen van minder dan 100 meter (328 voet) lengte

Het basisvrijboord voor schepen van het type « B » tussen 24 meter (79 voet) en 100 meter (328 voet) lang die een gesloten bovenbouw hebben met een in rekening te brengen lengte van niet meer dan 35 percent van de lengte van het schip moet worden vermeerderd met :

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

wanneer L = lengte van het schip in meters

E = in rekening te brengen lengte van de bovenbouw in meters zoals omschreven in voorschrift 35

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

wanneer L = lengte van het schip in voeten

E = in rekening te brengen lengte van de bovenbouw in voeten zoals omschreven in voorschrift 35

Voorschrift 30

Correctie voor de volheidscoëfficiënt

Wanneer de volheidscoëfficiënt (C_b) groter is dan 0,68 moet het basisvrijboord van voorschrift 28, indien nodig gecorrigeerd overeenkomstig de voorschriften 27, 8, 27, 10, en 29, vermenigvuldigd

$$\text{worden met de factor } \frac{C_b + 0,68}{1,36}.$$

Voorschrift 31

Correctie voor de holte

1. Wanneer D groter is dan $\frac{L}{15}$ wordt het vrijboord vermeerderd

$$\text{met } (D - \frac{L}{15}) R \text{ millimeter, waarbij } R = \frac{L}{0,48} \text{ bij schepen van}$$

minder dan 120 meter lengte en $R = 250$ bij schepen van 120 meter

$$\text{lengte en meer, of : } (D - \frac{L}{15}) R \text{ inches, waarbij } R = \frac{L}{131,2} \text{ bij}$$

schepen van minder dan 393,6 voet lengte en $R = 3$ bij schepen van 393,6 voet lengte en meer.

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'un 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'un superstructure est celle qui figure sur le tableau suivant :

Hauteur normale (en mètres)

L (mètres)	Demi-dunette	Toutes autres superstructures
30 ou au-dessous	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 ou au-dessus	1,80	2,30

Hauteur normale (en pieds)

L (pieds)	Demi-dunette	Toutes autres superstructures
98,5 ou au-dessous	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 ou au-dessus	5,9	7,5

Pour des longueurs intermédiaires du navire, les hauteurs normales s'obtiennent par interpolation linéaire.

Règle 34

Longueur des superstructures

1. Sauf dispositions prévues dans le paragraphe 2 de la présente règle, la longueur d'un 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'un superstructure fermée présente une courbure convexe régulière à partir des murailles de cette superstructure, on peut considérer que cette superstructure se prolonge, en longueur, sur une distance égale aux deux tiers de la flèche vers l'avant ou vers l'arrière de la courbe formée par 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.

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.

2. Wanneer D kleiner is dan $\frac{L}{15}$ wordt geen vermindering toe-

gepast behalve bij een schip met een gesloten bovenbouw die over ten minste 0,6 L het middengedeelte der lengte bedekt met een volledige trunk of met een combinatie van een onderbroken gesloten bovenbouw en trunks die geheel van voor tot achter doorlopen, in welk geval het vrijboord wordt verminderd op de in lid 1 van dit voorschrift voorgeschreven wijze.

3. Wanneer de hoogte van de bovenbouw of de trunk minder is dan de standaardhoogte, moet de vermindering van het vrijboord evenredig zijn aan de verhouding tussen de werkelijke hoogte en de standaardhoogte zoals deze is bepaald in voorschrift 33.

Voorschrift 32

Correctie voor de plaats van de deklijn

Wanneer de werkelijke holte tot de bovenkant van de deklijn groter of kleiner is dan D, moet het verschil in holten aan het vrijboord worden toegevoegd of daarvan worden afgetrokken.

Voorschrift 33

Standaardhoogte van de bovenbouw

De standaardhoogte van een bovenbouw is die als aangegeven in de volgende tabel :

Standaardhoogte (in meters)

L (meters)	Verhoogd halfdek	Elke andere bovenbouw
30 of minder	0,90	1,80
75	1,20	1,80
125 of meer	1,80	2,30

Standaardhoogte (in voeten)

L (voeten)	Verhoogd halfdek	Elke andere bovenbouw
98,5 of minder	3,0	5,9
246	3,9	5,9
410 of meer	5,9	7,5

Voor de tussenliggende lengten wordt de standaardhoogte verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Voorschrift 34

Lengte van de bovenbouw

1. Behalve als bepaald in lid 2 van dit voorschrift is de lengte van een bovenbouw (S) de gemiddelde lengte van de delen van de bovenbouw die binnen de lengte (L) liggen.

2. Wanneer het eindschot van een gesloten bovenbouw in een zuiver parabolische ronding uitsteekt vóór de aansnijding van het schot met de zijden van de bovenbouw, kan de lengte van de bovenbouw worden vergroot. Deze vergroting bedraagt twee derde van de pijl van de ronding. De maximumronding waarmee rekening mag worden gehouden bij het vaststellen van deze vergroting is de helft van de breedte van de bovenbouw gemeten ter plaatse van het snijpunt van het gebogen eindschot van de bovenbouw met de zijde daarvan.

Voorschrift 35

In rekening te brengen lengte van een bovenbouw

1. Behalve als bepaald in lid 2 van dit voorschrift, is de in rekening te brengen lengte (E) van een gesloten bovenbouw van standaardhoogte dezelfde als de werkelijke lengte.

2. In alle gevallen waarin van een gesloten bovenbouw van standaardhoogte de zijden vanaf de huid naar binnen zijn geplaatst zoals dit wordt toegestaan in voorschrift 3, 10, is de in rekening te brengen lengte de in de verhouding b/Bs gewijzigde lengte, waarin

« b » de breedte is van de bovenbouw op het midden van de lengte, en

« Bs » de breedte is van het schip op het midden van de lengte van de bovenbouw.

Lorsqu'une superstructure est en retrait sur une certaine partie de sa longueur, cette modification ne s'applique qu'à la partie en retrait.

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.

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 écoutilles sont situées sur le pont supérieur du trunk; les surbaux et panneaux d'écoutille 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 et par des capots étanches si leur hauteur est inférieure à celle prévue à la règle 19, paragraphe 3 de la présente annexe;
- 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;
- 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'écoutille 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'écoutille.

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.

Wanneer de zijden van een bovenbouw over een gedeelte van de lengte naar binnen zijn geplaatst, dan is deze wijziging slechts van toepassing voor het naar binnen geplaatste gedeelte.

3. Wanneer de hoogte van een gesloten bovenbouw kleiner is dan de standaardhoogte, wordt de in rekening te brengen lengte verminderd in de verhouding van de werkelijke hoogte tot de standaardhoogte. Wanneer de hoogte de standaardhoogte overtreft, mag de in rekening te brengen lengte van de bovenbouw niet worden vergroot.

4. De in rekening te brengen lengte van een verhoogd halfdek is, wanneer het is voorzien van een intact schot, de werkelijke lengte tot aan een maximum van 0,6 L. Wanneer het schot niet intact is, wordt het verhoogde halfdek beschouwd als een kampanje met een hoogte die minder is dan de standaardhoogte.

5. Een bovenbouw die niet gesloten is wordt niet in rekening gebracht.

Voorschrift 36

Trunks

1. Een trunk of een soortgelijke constructie welke zich niet tot de scheepsboorden uitstrekt wordt in rekening gebracht, mits :

- a) de trunk ten minste even sterk is als de bovenbouw;
- b) de luikopeningen op het trunkdek zijn aangebracht en de luikhoofden en luiken voldoen aan de eisen van de voorschriften 13 tot en met 16 en de breedte van de stringerplaat van het trunkdek een voldoende gangboord vormt en toereikende dwarsscheepse verstijving verzekert. Kleine toegangsoopeningen met waterdichte deksels zijn evenwel toegestaan in het vrijboorddek;
- c) het trunkdek van voor tot achter een vast, van relingwerk voorzien, begaanbaar platform vormt, dan wel dat dit wordt gevormd door onderbroken trunks welke met delen van de bovenbouw door vaste loopbruggen zijn verbonden;
- d) luchtkokers door de trunk en door waterdichte deksels indien hun hoogte minder bedraagt dan wat is bepaald in voorschrift 19, 3e lid van deze bijdrage worden beschermd.
- e) naast de trunk op de aan weer en wind blootgestelde gedeelten van het vrijboorddek over ten minste de halve lengte daarvan open relingwerk is aangebracht;
- f) de schachten boven de voortstuwingsruimten door de trunk, door een bovenbouw van standaardhoogte of door een dekhuis van dezelfde hoogte en van overeenkomstige sterkte zijn beschermd;
- g) de breedte van de trunk ten minste 60 percent is van de breedte van het schip;
- h) wanneer er geen bovenbouw is, de lengte van de trunk ten minste 0,6 L is.

2. De in rekening te brengen lengte van een volledige trunk is gelijk aan de totale lengte verkleind in de verhouding van zijn gemiddelde breedte tot B.

3. De standaardhoogte van een trunk is gelijk aan de standaardhoogte van een bovenbouw geen verhoogd halfdek zijnde.

4. Wanneer de hoogte van een trunk kleiner is dan de standaardhoogte, wordt de in rekening te brengen lengte in verhouding van de werkelijke hoogte tot de standaardhoogte verkleind. Wanneer de hoogte van de luikhoofden op het trunkdek geringer is dan wat krachtens voorschrift 15, 1, wordt vereist, moet een vermindering van de werkelijke hoogte van de trunk welke overeenkomt met het verschil tussen de werkelijke hoogte en de vereiste hoogte van de hoofden in rekening worden gebracht.

Voorschrift 37

Aftrek voor bovenbouw en trunk

1. Wanneer de in rekening te brengen lengte van een bovenbouw en trunk 1,0 L is, is de aftrek van het vrijboord 350 millimeter bij schepen met een lengte van 24 meter, 860 millimeter bij schepen met een lengte van 85 meter en 1 070 millimeter bij schepen met een lengte van 122 meter en daarboven (14 inches bij schepen met een lengte van 79 voet, 34 inches bij schepen met een lengte van 279 voet en 42 inches bij schepen met een lengte van 400 voet en daarboven); voor tussenliggende lengten wordt de aftrek verkregen door middel van lineaire interpolatie.

2. Lorsque la longueur effective totale des superstructures et des trunks est inférieure à L, la réduction correspond au pourcentage indiqué dans un des deux tableaux suivants :

2. Wanneer de totale in rekening te brengen lengte van een bovenbouw en trunk kleiner is dan 1,0 L, is de aftrek een uit een der volgende tabellen verkregen percentage.

Pourcentage de réduction pour les navires du type « A »

	Longueur totale effective des superstructures et des 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
Pourcentage de réduction pour tous les types de superstructures	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Pour les longueurs intermédiaires de superstructures et de trunks les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Pourcentage de réduction pour les navires du type « B »

		Longueur totale effective des superstructures et des trunks										
Ligne		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
I	Navires avec gaillard et sans château détaché	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
II	Navires avec gaillard et avec château détaché	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Pour les longueurs intermédiaires de superstructures et de trunks les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

Aftrekpercentage voor schepen van het type « A »

	Totale in rekening te brengen lengte van bovenbouw en trunk										
	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
Aftrekpercentage voor alle typen bovenbouw	0	7	14	21	31	41	52	63	75,3	87,7	100

Voor tussenliggende lengten van de bovenbouw en van de trunks worden de percentages verkregen door middel van lineaire interpolatie.

Aftrekpercentage voor schepen van het type « B »

	Totale in rekening te brengen lengte van bovenbouw en trunk										
	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
I. Schepen met bak, doch zonder afzonderlijke brug	0	5	10	15	23,5	32	46	63	75,3	87,7	100
II. Schepen met bak en afzonderlijke brug	0	6,3	12,7	19	27,5	36	46	63	75,3	87,7	100

Voor tussenliggende lengten van de bovenbouw en van de trunks worden de percentages verkregen door middel van lineaire interpolatie.

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. Voor schepen van het type « B » :

a) Wanneer de in rekening te brengen lengte van een brug minder dan 0,2 L is, worden de percentages verkregen door middel van lineaire interpolatie tussen I en II.

b) Wanneer de in rekening te brengen lengte van een bak meer is dan 0,4 L worden de percentages verkregen volgens II.

c) Wanneer de in rekening te brengen lengte van een bak minder is dan 0,07 L, worden de bovengenoemde percentages verminderd met :

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

waarbij f de in rekening te brengen lengte van de bak is.

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 quille 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.

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 à condition que l'on ait pas déjà appliqué les dispositions du paragraphe 6 ci-dessus.

Courbe de tonture normale

8. Les ordonnées de la courbe de tonture normale sont données dans le tableau suivant :

Courbe de tonture normale

(L en mètres)

	Position	Ordonnées (en millimètres)	Coeffi- cients
Moitié arrière	Perpendiculaire arrière	$25 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	$1/6 L$ à partir de la pp. AR	$11,1 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$1/3 L$ à partir de la pp. AR	$2,8 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Milieu	0	1
Moitié avant	Milieu	0	1
	$1/3 L$ à partir de la pp. AV	$5,6 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$1/6 L$ à partir de la pp. AV	$22,2 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Perpendiculaire avant	$50 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

Voorschrift 38

Zeeg

Algemeen

1. De zeeg wordt gemeten van het dek in de zijde tot een denkbeeldige lijn welke evenwijdig aan de kiel door de zeeglijn op het midden der lengte is getrokken.

2. Van schepen welke met stuurlast ontworpen zijn, wordt de zeeg gemeten ten opzichte van een denkbeeldige lijn evenwijdig aan de ontwerplastlijn.

3. Van gladdekschepen en van schepen met onderbroken bovenbouw wordt de zeeg van het vrijboorddek gemeten.

4. Van schepen waarvan de bovenzijde van het scheepsboord een ongewone vorm heeft en waarbij een terugwijking of verspringing in die bovenzijde voorkomt, wordt de zeeg beschouwd in verband met de gelijkwaardige holte in het midden der lengte.

5. Van schepen met een bovenbouw van standaardhoogte welke zich over de gehele lengte van het vrijboorddek uitstrekt, wordt de zeeg van het dek van de bovenbouw gemeten. Wanneer de hoogte van de bovenbouw de standaardhoogte overtreft, wordt het kleinste verschil (Z) tussen de werkelijke hoogte en de standaardhoogte toegevoegd aan iedere eindordinaat. De tussenliggende ordinaten op afstanden van $L/6$ en $L/3$ vanaf de loodlijnen worden onderscheidenlijk met $0,444 Z$ en $0,111 Z$ verhoogd.

6. Wanneer het dek van een gesloten bovenbouw ten minste dezelfde zeeg heeft als het blootgestelde vrijboorddek, wordt de zeeg van het ingesloten gedeelte van het vrijboorddek niet in rekening gebracht.

7. Wanneer een gesloten kampanje of bak van standaardhoogte een grotere zeeg heeft dan het vrijboorddek of wanneer de hoogte de standaardhoogte overtreft, mag de zeeg van het vrijboorddek zoals aangegeven in lid 12 van dit voorschrift worden vergroot, indien men de bepalingen van het voorgaande zesde lid nog niet heeft toegepast.

Standaardzeeglijn

8. De ordinaten van de standaardzeeglijn worden in de volgende tabel aangegeven.

Standaardzeeglijn

(L in meters)

	Plaats waar gemeten	Ordinaat (in millimeters)	Factor
Achterste helft	Achterloodlijn	$25 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	$1/6 L$ van ALL	$11,1 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$1/3 L$ van ALL	$2,8 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Midscheeps	0	1
Voorste helft	Midscheeps	0	1
	$1/3 L$ van VLL	$5,6 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	$1/6 L$ van VLL	$22,2 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	Voorste loodlijn	$50 \frac{L}{3} \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

Courbe de tonture normale

(L en pieds)

	Position	Ordonnées (en pouces)	Coeffi- cients
Moitié arrière	Perpendiculaire arrière	0,1 L + 10	1
	1/6 L à partir de la pp. AR	0,0444 L + 4,44	3
	1/3 L à partir de la pp. AR	0,0111 L + 1,11	3
	Milieu	0	1
Moitié avant	Milieu	0	1
	1/3 L à partir de la pp. AV	0,222 L + 2,22	3
	1/6 L à partir de la pp. AV	0,0888 L + 8,88	3
	Perpendiculaire avant	0,2 L + 20	1

Standaardzeeglijn

(L in voeten)

	Plaats waar gemeten	Ordinaat (in inches)	Factor
Achterste helft	Achterloodlijn	0,1 L + 10	1
	1/6 L van ALL	0,0444 L + 4,44	3
	1/3 L van ALL	0,0111 L + 1,11	3
	Midscheeps	0	1
Voorste helft	Midscheeps	0	1
	1/3 L van VLL	0,222 L + 2,22	3
	1/6 L van VLL	0,0888 L + 8,88	3
	Voorste loodlijn	0,2 L + 20	1

Mesures 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'insuffisance 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 pas 25 pour cent, on prend en considération l'excès de tonture; lorsque l'insuffisance de tonture de la moitié arrière est supérieure à 50 pour cent, il n'est pas tenu compte de l'excès de tonture à l'avant; lorsque l'insuffisance de la tonture à l'arrière se situe entre 25 pour cent et 50 pour cent de la valeur normale, des corrections intermédiaires peuvent être admises pour l'excès de tonture à l'avant.

12. Lorsque la hauteur réelle d'une dunette ou d'un gaillard à l'ordonnée extrême est supérieure à la hauteur normale, il convient d'utiliser la formule suivante :

$$s = \frac{y L'}{3 L} \text{ dans laquelle :}$$

s = supplément de tonture à déduire de l'insuffisance de tonture ou à ajouter à l'excès de tonture,

y = différence en millimètres (pouces) entre la hauteur réelle et la hauteur normale de la superstructure à l'ordonnée extrême,

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.

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),

$$\text{multiplié par le facteur } 0,75 - \frac{S}{2L}$$

S étant la longueur totale des superstructures fermées.

Meting van afwijkingen van de standaardzeeglijn

9. Wanneer de zeeglijn niet samenvalt met de standaardzeeglijn, worden de vier ordinaten van beide lijnen in de voorste en achterste helft vermenigvuldigd met de daarbij behorende factoren als aangegeven in de tabel van de ordinaten. Het verschil tussen de sommen van de onderscheiden produkten, gedeeld door 8, geeft dan het tekort aan of de overmaat van zeeg in de voorste of achterste helft aan. Het rekenkundig gemiddelde van de overmaat of het tekort in de voorste en achterste helft geeft de overmaat van of het tekort aan zeeg aan.

10. Wanneer de achterste helft van de zeeglijn hoger is dan de standaard en de voorste helft lager is dan de standaard, wordt de overmaat niet in aanmerking genomen en slechts het tekort in rekening gebracht.

11. Wanneer de voorste helft van de zeeglijn hoger is dan de standaard en het achterste deel van de zeeglijn niet lager is dan 25 percent van de standaard, wordt de overmaat in rekening gebracht; wanneer het achterste deel lager is dan 50 percent van de standaard wordt geen rekening gehouden met de overmaat van zeeg in het voorschip. Wanneer de zeeg in het achterschip lager is dan 25 percent en 50 percent van de standaardzeeg, kan een tussenliggende correctie voor de overmaat van zeeg in het voorschip worden toegepast.

12. Wanneer de werkelijke hoogte van een kampanje of een bak op de uiterste eindordinaat hoger is dan de standaardhoogte, gebruikt men de volgende formule :

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

waarbij s = vergroting van de zeeg, af te trekken van het tekort aan of toe te voegen aan de overmaat van zeeg,

y = verschil tussen werkelijke hoogte en standaardhoogte van de bovenbouw aan het einde van de zeeglijn,

L' = gemiddelde gesloten lengte van de kampanje of de bak tot een maximumlengte van 0,5 L,

L = lengte van het schip als omschreven in voorschrift 3, 1, van deze Bijlage.

Bovenstaande formule stelt een kromme voor in de vorm van een parabool die raakt aan de werkelijke zeeglijn van het vrijboorddek en die de eindordinaat snijdt in een punt beneden het bovenbouwdek op een afstand die gelijk is aan de standaardhoogte van de bovenbouw. De hoogte van het bovenbouwdek mag op geen enkel punt boven deze kromme geringer zijn dan de standaardhoogte. Deze kromme dient te worden gebruikt voor de vaststelling van de zeeglijn voor de voorste en de achterste helft van het schip.

Correctie voor afwijkingen in de standaardzeeglijn

13. De correctie voor zeeg is het tekort aan of de overmaat van zeeg (zie de leden 9 tot en met 12 van dit voorschrift) vermenigvuldigd met

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

waarbij S de totale lengte van een gesloten bovenbouw voorschip.

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 (1 ½ 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 exposé. 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 :

$$7\,000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ millimètres;}$$

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 :

$$0,672 L \left(1 - \frac{L}{1\,640}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ pouces;}$$

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), elle doit être fermée 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'elle soit conforme aux dispositions de la règle 3, 10), mais elle doit être munie 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, 31, 32, 37 et 38 et, s'il y a lieu, la règle 39 de la présente Annexe.

Vermeerdering voor tekort aan zeeg

14. Wanneer de zeeg kleiner is dan de standaardzeeg, wordt de wijziging voor het tekort aan zeeg (zie lid 13 van dit voorschrift) bij het vrijboord opgeteld.

Aftrek voor overmaat aan zeeg

15. Voor schepen waar een gesloten bovenbouw 0,1 L vóór en 0,1 L achter het midden van de lengte van het schip bedekt, wordt de wijziging voor een overmaat van zeeg als berekend krachtens de bepalingen van lid 13 van dit voorschrift van het vrijboord afgetrokken; voor schepen waar geen gesloten bovenbouw het midden van het schip bedekt, wordt niets van het vrijboord afgetrokken; wanneer een gesloten bovenbouw minder dan 0,1 L vóór en 0,1 L achter het midden van de lengte van het schip bedekt, wordt de aftrek door lineaire interpolatie bepaald. De maximumaftrek voor een overmaat van zeeg is 125 millimeter per 100 meter lengte (1 ½ inches per 100 voet lengte).

Voorschrift 39*Minimumboeghoogte*

1. De boeghoogte, gedefinieerd als de verticale afstand van de lastlijn behorende bij het vastgestelde zomervrijboord en de ontworpen stuurlast tot de bovenkant van het blootgestelde dek in de zijde, gemeten ter plaatse van de voorloodlijn mag niet kleiner zijn dan :

voor schepen van minder dan 250 meter lengte :

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

voor schepen van 250 meter lengte en daarboven :

$$7\,000 \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ millimeter;}$$

waarbij L de lengte van het schip is in meters;

C_b de volheidscoëfficiënt, die niet kleiner dan 0,68 mag worden genomen,

of :

voor schepen van minder dan 820 voet lengte :

$$0,672 L \left(1 - \frac{L}{1\,640}\right) \frac{1,36}{C_b + 0,68} \text{ inches;}$$

voor schepen van 820 voet lengte en daarboven :

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

waarbij L de lengte van het schip is in voeten

C_b de volheidscoëfficiënt, die niet kleiner dan 0,68 mag worden genomen.

2. Wanneer de in lid 1 van dit voorschrift vereiste boeghoogte door middel van zeeg wordt verkregen, moet de zeeg zich uitstrekken over ten minste 15 percent van de lengte van het schip, gemeten van de voorloodlijn. Wanneer zij wordt verkregen door het aanbrengen van een bovenbouw, dan dient de lengte van de bovenbouw ten minste 0,07 L te zijn, en moet de bovenbouw voldoen aan de volgende eisen :

a) voor schepen van niet meer dan 100 meter (328 voet) lengte moet de bovenbouw gesloten zijn als omschreven in voorschrift 3, 10, en

b) voor schepen van meer dan 100 meter (328 voet) lengte behoeft de bovenbouw niet te voldoen aan het gestelde in voorschrift 3, 10, maar moet zijn voorzien van middelen ter afsluiting die door de Administratie als deugdelijk zijn beoordeeld.

3. Ten behoeve van schepen die wegens bijzondere exploitatie-eisen niet kunnen voldoen aan de eisen van de leden 1 en 2 van dit voorschrift kunnen door de Administratie afwijkingen worden toegestaan.

Voorschrift 40*Minimumvrijboord**Zomervrijboord*

1. Het minimumvrijboord in de zomer is het vrijboord verkregen uit de tabellen in voorschrift 28 als gewijzigd door de correcties in voorschrift 27 voor zover van toepassing, 29, 30, 31, 32, 37, 38 en, indien van toepassing 39.

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 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 tropical

3. Le franc-bord minimal tropical s'obtient en déduisant du franc-bord d'été $1/48$ du tirant d'eau d'été mesuré à partir de la quille ainsi qu'il est indiqué à la règle 3, 5, a, 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 $1/48$ 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 d'une longueur inférieure ou égale à 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'hivers.

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 $1/48$ du tirant d'eau d'été mesuré depuis la quille ainsi qu'il est indiqué à la règle 3, 5, a, jusqu'au centre de l'anneau de la marque de franc-bord.

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 en pontée.

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

2. Het vrijboord in zoutwater als berekend krachtens lid 1 van dit voorschrift, doch zonder de correctie voor de deklijn als bedoeld in voorschrift 32, mag niet minder zijn dan 50 millimeter (2 inches). Voor schepen die op plaatsen van categorie 1 luikopeningen hebben met luiken die niet voldoen aan de eisen van voorschrift 15, 7, 16 of 26, mag het vrijboord niet minder zijn dan 150 millimeter (6 inches).

Tropisch vrijboord

3. Het minimumvrijboord in het tropisch vaargebied is het vrijboord verkregen door aftrek van het zomervrijboord van één achtenveertigste van de zomerdiepgang, gemeten van de kiel zoals is bepaald in voorschrift 3, vijfde lid, a, tot het middelpunt van de cirkel van het uitwateringsmerk.

4. Het vrijboord in zoutwater als berekend krachtens lid 1 van dit voorschrift, doch zonder de correctie voor de deklijn als bedoeld in voorschrift 34, mag niet minder zijn dan 50 millimeter (2 inches). Voor schepen die op plaatsen van categorie 1 luikopeningen hebben met luiken die niet voldoen aan de eisen van voorschrift 15, 7, 16 of 26, mag het vrijboord niet minder zijn dan 150 millimeter (6 inches).

Wintervrijboord

5. Het minimumwintervrijboord is het vrijboord dat wordt verkregen door optelling bij het zomervrijboord van één achtenveertigste van de zomerdiepgang, gemeten van de bovenkant van de kiel tot het middelpunt van de cirkel van het uitwateringsmerk.

Wintervrijboord in de Noordatlantische Oceaan

6. Het minimumvrijboord voor schepen van niet meer dan 100 meter (328 voet) lengte die gedurende het winterseizoen enig deel van de Noordatlantische Oceaan als aangegeven in voorschrift 52 (Bijlage II) bevaren moet het wintervrijboord zijn, vermeerderd met 50 millimeter (2 inches). Voor andere schepen is het wintervrijboord in de Noordatlantische Oceaan gelijk aan het wintervrijboord.

Zoetwatervrijboord

7. Het minimumvrijboord in zoetwater met een soortelijk gewicht van 1 wordt verkregen door van het minimumvrijboord in zoutwater af te trekken :

$$\frac{\Delta}{40 T} \text{ centimeter (inches)},$$

waarbij Δ = waterverplaatsing in tonnen bij de lijn voor zomereutwatering

T = het aantal tonnen waarmee de waterverplaatsing per centimeter (inch) in zoutwater bij zomereutwatering toeneemt.

8. Wanneer de waterverplaatsing bij de lijn voor zomereutwatering niet met zekerheid kan worden vastgesteld, moet de aftrek één achtenveertigste van de zomerdiepgang zijn, gemeten van de kiel zoals is bepaald in voorschrift 3, vijfde lid, a, tot het middelpunt van de cirkel van het uitwateringsmerk.

HOOFDSTUK IV

Speciale eisen voor schepen waarvoor houtvaartvrijboorden zijn vastgesteld

Voorschrift 41

Toepassing van dit Hoofdstuk

De voorschriften 42 tot en met 45 zijn uitsluitend van toepassing op schepen waarvoor houtvaartvrijboorden zijn vastgesteld.

Voorschrift 42

Begripsomschrijvingen

1. Deklast hout. De uitdrukking « deklust hout » duidt een lading hout aan, welke op een niet overdekt gedeelte van een vrijboorddek of een bovenbouwdek wordt vervoerd. Houthulp of dergelijke lading wordt niet als een deklust hout beschouwd.

2. Houtvaartuitwatering. Aangenomen mag worden dat een deklust hout aan een schip een zekere mate extra drijfvermogen en een betere bescherming tegen de zee verleent. Derhalve kan aan schepen die een deklust hout vervoeren een vermindering van vrijboord worden toegekend, berekend volgens de bepalingen

d'un franc-bord requis 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.

Ballasts 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.

Pavois

3. Le navire doit être muni, soit de pavois fixes d'une hauteur au moins égale à 1 mètre (39 ½ pouces), spécialement renforcés à la partie supérieure, supportés par de solides jambettes fixées au pont et pourvus des sabords de décharge nécessaires, soit de rambarde 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 vanches 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 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'écoutille 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'un superstructure autre qu'une demi-dunette.

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 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 ½ 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 (3/4 pouce) ou par un filin d'acier de résistance équivalente; elles doivent être pourvues de

van voorschrift 45 en in overeenstemming met het bepaalde in voorschrift 6, 3 en 4, op de zijden van het schip aangegeven. Wil dit speciale vrijboord echter toegekend worden en mogen worden gebruikt, dan moet de deklust hout voldoen aan zekere in voorschrift 44 neergelegde voorwaarden en moet het schip zelf voldoen aan zekere in voorschrift 43 gestelde voorwaarden met betrekking tot zijn constructie.

Voorschrift 43

Constructie van het schip

Bovenbouw

1. De schepen moeten een bak hebben van ten minste standaard-hoogte en een lengte van ten minste 0,07 L en bovendien, wanneer zij minder dan 100 meter (328 voet) lang zijn, een kampanje van ten minste standaardhoogte of een verhoogd halfdek met daarop achteruit een dekhuis of een sterke stalen kap van ten minste dezelfde totale hoogte.

Dubbele bodem tanks

2. Dubbele bodem tanks welke midscheeps binnen de halve scheepslengte zijn aangebracht moeten een doelmatige langs-scheepse, waterdichte indeling hebben.

Verschansing

3. Het schip moet voorzien zijn, hetzij van een vaste verschansing van ten minste 1 meter hoogte welke aan de bovenzijde bijzonder verstijfd is en gesteund wordt door sterke verschansings-steunen die aan het dek zijn bevestigd en welke is voorzien van de nodige waterloospoorten, hetzij van deugdelijk relingwerk van dezelfde hoogte en van bijzondere sterkte.

Voorschrift 44

Stuwen

Algemeen

1. De openingen in het aan weer en wind blootgestelde dek waarboven lading wordt gestuwd dienen stevig gesloten en geschalmd te zijn. De luchtkokers dienen van een deugdelijke bescherming te zijn voorzien.

2. Een deklust hout moet zich uitstrekken over ten minste de gehele beschikbare lengte, d.w.z. de totale lengte van de kuil of kuilen tussen afzonderlijke delen van de bovenbouw. Wanneer zich achteruit geen bovenbouw bevindt, dient de deklust hout zich ten minste uit te strekken tot de achterzijde van de achterste luik-opening. Het hout moet zo goed mogelijk passend zijn gestuwd en de deklust hout moet een hoogte hebben die ten minste gelijk is aan de standaardhoogte van een andere bovenbouw dan een verhoogd halfdek.

3. Op een schip dat zich in de winter in een periodiek winter-vaargebied bevindt, mag de hoogte van de deklust boven het aan weer en wind blootgestelde dek een derde gedeelte van de grootste scheepsbreedte niet te boven gaan.

4. Een deklust hout moet vast op elkaar gestuwd, gesjord en vastgemaakt zijn. Deze mag op enigerlei wijze de navigatie en de verrichting van noodzakelijke werkzaamheden aan boord belemmeren.

Stutten

5. Wanneer wegens de aard van de deklust hout dekluststutten nodig zijn, moeten deze voldoende sterk zijn, rekening houdende met de breedte van het schip; de afstand moet verband houden met de lengte en de aard van de deklust hout doch mag 3 meter (9,8 voet) niet overschrijden. Sterke hoekstalen of metalen potten of even deugdelijke middelen moeten zijn aangebracht om de stutten vast te maken.

Sjorrings

6. Een deklust hout moet deugdelijk over de gehele lengte door onafhankelijke over de deklust geslagen sjorrings op afstanden van niet meer dan 3 meter (9,8 voet) worden vastgemaakt. Oogplaten voor deze sjorrings moeten aan de berghoutsgang of op de dekstringerplaat op afstanden van ten hoogste 3 meter (9,8 voet) op deugdelijke wijze zijn bevestigd, waarbij de afstand van een eindschot van een bovenbouw tot de eerste oogplaat niet groter mag zijn dan 2 meter (6,6 voet). Wanneer er geen schot is moeten er oogplaten en sjorrings aanwezig zijn op 0,6 meter (23 ½ inches) en 1,5 meter (4,9 voet) van de einden van de deklust hout.

7. De sjorrings moeten bestaan uit ketting welke niet lichter is dan 19 millimeter (3/4 inch) of uit buigzaam staaldraad van gelijke sterkte, voorzien van sliphaken en spanschroeven, welke

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 330 mm (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. Le franc-bord minimal d'été est calculé suivant les prescriptions des règles 27, 5, 6 et 11, 28, 29, 30, 31, 32, 37 et 38. Toutefois, il y a lieu de remplacer les pourcentages donnés dans la règle 37 par les suivants :

	Longueur effective totale des superstructures										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Déduction pour tous les types de superstructures (en pourcentage)	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Pour les longueurs intermédiaires des superstructures, les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

	Totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw										
	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
Aftrekpercentage voor alle typen bovenbouw	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Voor tussenliggende lengten van de bovenbouw worden de percentages verkregen door middel van lineaire interpolatie.

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 1/36 du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

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.

4. Le franc-bord tropical pour transport de bois s'obtient en déduisant du franc-bord d'été pour transport de bois 1/48 du tirant d'eau correspondant, compté à partir du dessus de quille.

5. Le franc-bord en eau douce pour transport de bois s'obtient par application des prescriptions de la règle 40, 7 ou 40, 8, à partir du franc-bord d'été des navires transportant du bois en pontée.

te allen tijde bereikbaar moeten zijn. In staaldradsjorings moet een kort eind ketting met lange schalmen voorkomen ten einde de lengte der sjorings te kunnen regelen.

8. Wanneer de lengte van het hout korter is dan 3,6 meter (11,8 voet) moet de afstand der sjorings worden verminderd of moeten andere geschikte voorzieningen aangepast aan de lengte van het hout worden getroffen.

9. Alle onderdelen welke nodig zijn voor het vastmaken der sjorings moeten in sterkte met de sterkte der sjorings overeenkomen.

Stabiliteit

10. Er dient gezorgd te worden voor het behoud van een voldoende stabiliteitsmarge gedurende de gehele reis, waarbij rekening dient te worden gehouden met gewichtsverhoging als gevolg van het opnemen van water door de deklust hout of als gevolg van ijsafzetting, alsmede met gewichtsverlies als gevolg van het verbruik van brandstoffen en voorraden.

Bescherming van de bemanning, toegang tot voortstuwingsafdeling, enz.

11. Naast hetgeen wordt vereist in voorschrift 25, 5, van deze Bijlage, moet relingwerk of moeten handleiders op een onderlinge verticale afstand van niet meer dan 330 millimeter (13 inches) aanwezig zijn aan beide zijden van de deklust tot op een hoogte van ten minste 1 meter (39 inches) boven de deklust.

Stuurinrichting

12. De stuurinrichting moet deugdelijk tegen beschadiging door de deklust zijn beschermd en, voor zover dit uitvoerbaar is, bereikbaar zijn. Deugdelijke voorzieningen moeten zijn getroffen om te kunnen sturen wanneer de hoofdstuurinrichting defect is geraakt.

Voorschrift 45

Berekening van het vrijboord

1. Het minimumzomervrijboord wordt berekend overeenkomstig de voorschriften 27, 5, 27, 6, 27, 11, 28, 29, 30, 31, 32, 37 en 38, met dien verstande dat voorschrift 37 wordt gewijzigd door de in dat voorschrift aangegeven percentages te vervangen door de volgende :

	Longueur effective totale des superstructures										
	0	0,1 L	0,2 L	0,3 L	0,4 L	0,5 L	0,6 L	0,7 L	0,8 L	0,9 L	1,0 L
Déduction pour tous les types de superstructures (en pourcentage)	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Pour les longueurs intermédiaires des superstructures, les pourcentages s'obtiennent par interpolation linéaire.

	Totale in rekening te brengen lengte van de bovenbouw										
	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
Aftrekpercentage voor alle typen bovenbouw	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

Voor tussenliggende lengten van de bovenbouw worden de percentages verkregen door middel van lineaire interpolatie.

2. Het winterhoutvaartvrijboord wordt verkregen door bij het zomerhoutvaartvrijboord één zesendertigste van de zomerhoutvaartdiepgang naar de mal gemeten op te tellen.

3. Het winterhoutvaartvrijboord in de Noordatlantische Oceaan is gelijk aan het in voorschrift 40, 6, voorgeschreven wintervrijboord in de Noordatlantische Oceaan.

4. Het tropische houtvaartvrijboord wordt verkregen door van het zomerhoutvaartvrijboord één achtenveertigste van de zomerhoutvaartdiepgang naar de mal gemeten af te trekken.

5. Het zoetwaterhoutvaartvrijboord wordt berekend overeenkomstig voorschrift 40, 7 of 40, 8, waarbij wordt uitgegaan van de lijn voor zomerhoutvaartuitwatering.

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

Été : 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 loxodromie jusqu'au point de latitude 36° N. et de longitude 73° W., le parallèle 36° N. jusqu'au méridien 25° W., la loxodromie jusqu'au cap Toriñana.

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 : 1er novembre-31 mars

Été : 1er 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' W. 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

Été : 16 février-15 décembre

Pour les navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds) :

Hiver : 1er novembre-31 mars

Été : 1er 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'U.R.S.S. à la côte ouest de Sakhaline; la côte ouest de Sakhaline jusqu'à l'extrémité sud

Bijlage II

Vaarzones, vaargebieden en seizoenen

De in deze Bijlage omschreven vaarzones en vaargebieden zijn in het algemeen gebaseerd op de volgende maatstaven :

- Zomer — maximaal 10 percent wind van windkracht 8, volgens de schaal van Beaufort (34 knopen) of meer.
- Tropisch — maximaal 1 percent wind van windkracht 8, volgens de schaal van Beaufort (34 knopen) of meer. In elke afzonderlijke kalendermaand niet meer dan één zware tropische storm in 10 jaar in een gebied van 5° in het vierkant.

Om redenen van praktische aard werd voor enkele speciale gebieden enige verzachting van deze maatstaven aanvaardbaar geacht.

Aan deze Bijlage is een kaart gehecht, die de hieronder omschreven vaarzones en vaargebieden aangeeft.

Voorschrift 46

Noordelijke periodieke wintervaarzones en noordelijk periodiek wintervaargebied

1. Periodieke wintervaarzones I en II in de Noordatlantische Oceaan

a) De periodieke wintervaarzone I in de Noordatlantische Oceaan ligt binnen de volgende grenzen :

de meridiaan van 50° Westerlengte, van de kust van Groenland tot 45° Noorderbreedte, van daar de parallel van 45° Noorderbreedte tot 15° Westerlengte, van daar de meridiaan van 15° Westerlengte tot 60° Noorderbreedte, van daar de parallel van 60° Noorderlengte tot de meridiaan van Greenwich, van daar deze meridiaan naar het Noorden.

Seizoenen :

Winter : 16 oktober tot en met 15 april

Zomer : 16 april tot en met 15 oktober

b) De periodieke wintervaarzone II in de Noordatlantische Oceaan ligt binnen de volgende grenzen :

de meridiaan van 68° 30' Westerlengte van de kust van de Verenigde Staten tot 40° Noorderbreedte, van daar de loxodroom naar een punt op 36° Noorderbreedte en 73° Westerlengte, van daar de parallel van 36° Noorderbreedte tot 25° Westerlengte en van daar de loxodroom naar Kaap Toriñana.

Van deze zone zijn uitgezonderd de periodieke wintervaarzone I in de Noordatlantische Oceaan en de Oostzee, begrensd door de parallel van Kaap Skagerrak in het Skagerrak.

Seizoenen :

Winter : 1 november tot en met 31 maart

Zomer : 1 april tot en met 31 oktober

2. Periodiek wintervaargebied in de Noordatlantische Oceaan

De grens van het periodiek wintervaargebied in de Noordatlantische Oceaan wordt gevormd door de meridiaan van 68° 30' Westerlengte van de kust van de Verenigde Staten tot 40° Noorderbreedte, van daar door de loxodroom naar het meest zuidelijke snijpunt van de meridiaan van 61° Westerlengte met de kust van Canada en van daar door de oostkust van Canada en van de Verenigde Staten.

Seizoenen :

Voor schepen van meer dan 100 meter (328 voet) lengte :

Winter : 16 december tot en met 15 februari

Zomer : 16 februari tot en met 15 december

Voor schepen van 100 meter (328 voet) lengte of kleiner :

Winter : 1 november tot en met 31 maart

Zomer : 1 april tot en met 31 oktober

3. Periodieke wintervaarzone in de noordelijke Stille Oceaan

De zuidelijke grens van de periodieke wintervaarzone in de noordelijke Stille Oceaan wordt gevormd door de parallel van 50° Noorderbreedte van de oostkust van de U.S.S.R. tot de westkust van Sachalin, van daar door de westkust van Sachalin tot het zuidoostelijke punt van de oostkust van de U.S.S.R.

du Cap Kril'on, 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
Été : 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 :

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 périodique d'hiver.

Périodes saisonnières :
Hiver : 16 avril-15 octobre
Été : 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.

Saïgon est considéré comme étant à la limite de la zone tropicale et de la zone périodique tropicale.

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.

lixe uiteinde van Kaap Kril'on, van daar door de loxodroom naar Wakkaina, Hokkaido, Japan, van daar door de oostkust en de zuidkust van Hokkaido tot 145° Oosterlengte, van daar door de meridiaan van 145° Oosterlengte tot 35° Noorderbreedte, van daar door de parallel van 35° Noorderbreedte tot 150° Westerlengte en van daar door de loxodroom naar het zuidelijke uiteinde van Dall Island, Alaska.

Seizoenen :

Winter : 16 oktober tot en met 15 april
Zomer : 16 april tot en met 15 oktober

Voorschrift 47

Zuidelijke periodieke wintervaarzone

De noordgrens van de zuidelijke periodieke wintervaarzone wordt gevormd door de loxodroom van de oostkust van het Amerikaanse continent bij Kaap Tres Puntas naar een punt op 34° Zuiderbreedte en 50° Westerlengte, van daar door de parallel van 34° Zuiderbreedte tot 17° Oosterlengte, van daar door de loxodroom naar een punt op 35° 10' Zuiderbreedte en 20° Oosterlengte, van daar door de loxodroom naar een punt op 34° Zuiderbreedte en 28° Oosterlengte, van daar door de loxodroom naar een punt op 35° 30' Zuiderbreedte en 118° Oosterlengte, en van daar door de loxodroom naar Kaap Grim aan de noordwestkust van Tasmanië; van daar door de noordkust en de oostkust van Tasmanië tot het meest zuidelijke punt van Bruny Island, van daar door de loxodroom naar Black Rock Point op Stewart Island, van daar door de loxodroom naar een punt op 47° Zuiderbreedte en 170° Oosterlengte, van daar door de loxodroom naar een punt op 33° Zuiderbreedte en 170° Westerlengte en van daar door de parallel van 33° Zuiderbreedte tot de westkust van de Amerikaanse continent. Valparaiso wordt beschouwd als liggend op de grenslijn van de periodieke wintervaarzone.

Seizoenen :

Winter : 16 april tot en met 15 oktober
Zomer : 16 oktober tot en met 15 april

Voorschrift 48

Tropische vaarzone

1. Noordelijke grens van de tropische vaarzone

De noordelijke grens van de tropische vaarzone wordt gevormd door de parallel van 13° Noorderbreedte van de oostkust van het Amerikaanse continent tot 60° Westerlengte, van daar door de loxodroom naar een punt op 10° Noorderbreedte en 58° Westerlengte, van daar door de parallel van 10° Noorderbreedte tot 20° Westerlengte, van daar door de meridiaan van 20° Westerlengte tot 30° Noorderbreedte en van daar door de parallel van 30° Noorderbreedte tot de westkust van Afrika; van de oostkust van Afrika door de parallel van 8° Noorderbreedte tot 70° Oosterlengte, van daar door de meridiaan van 70° Oosterlengte tot 13° Noorderbreedte, van daar door de parallel van 13° Noorderbreedte tot de westkust van India; van daar door de zuidkust van India tot 10° 30' Noorderbreedte aan de oostkust van India, van daar door de loxodroom naar een punt op 9° Noorderbreedte en 82° Oosterlengte, van daar door de meridiaan van 82° Oosterlengte tot 8° Noorderbreedte, van daar door de parallel van 8° Noorderbreedte tot de westkust van Maleisië, van daar door de kust van Zuidoost-Azië tot de oostkust van Vietnam op 10° Noorderbreedte, van daar door de parallel van 10° Noorderbreedte tot 145° Oosterlengte, van daar door de meridiaan van 145° Oosterlengte tot 13° Noorderbreedte en van daar door de parallel van 13° Noorderbreedte tot de westkust van het Amerikaanse continent.

Saïgon wordt beschouwd als te liggen op de grenslijn van de tropische vaarzone en het periodiek tropisch vaargebied.

2. Zuidelijke grens van de tropische vaarzone

De zuidelijke grens van de tropische vaarzone wordt gevormd door de loxodroom van de haven van Santos, Brazilië, naar het punt waar de meridiaan van 40° Westerlengte de Steenbokskeerkring snijdt; van daar door de Steenbokskeerkring tot de westkust van Afrika; van de oostkust van Afrika door de parallel van 20° Zuiderbreedte tot de westkust van Madagascar, van daar door de westkust en noordkust van Madagascar tot 50° Oosterlengte, van daar door de meridiaan van 50° Oosterlengte tot 10° Zuiderbreedte, van daar door de parallel van 10° Zuiderbreedte tot 98° Oosterlengte, van daar door de loxodroom naar Port Darwin, Australië, van daar door de kust van Australië en van Wessel Island oostwaarts tot Kaap Wessel, van daar door de parallel van 11° Zuiderbreedte tot de westzijde van Kaap York; van de oostzijde van Kaap York door de parallel van 11° Zuiderbreedte tot 150° Westerlengte, van daar door de loxodroom naar een punt op 26° Zuiderbreedte en 75° Westerlengte en van daar door de loxodroom naar de westkust van het Amerikaanse continent op 30° Zuiderbreedte.

Coquimbo en Santos worden beschouwd als te liggen op de grenslijn van de tropische vaarzone en de zomervaarzone.

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.;

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 : 1er novembre-15 juillet

Été : 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 : 1er septembre-31 mai

Été : 1er 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 : 1er décembre-30 avril

Été : 1er 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 : 1er avril-30 novembre

Été : 1er 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.

Périodes saisonnières :

Tropicale : 1er mai-30 novembre

Été : 1er décembre-30 avril

3. Gebieden behorende tot de tropische vaarzone

De volgende gebieden worden beschouwd als te behoren tot de tropische vaarzone :

a) het Suezkanaal, de Rode Zee en de Golf van Aden, van Port Said tot de meridiaan van 45° Oosterlengte.

Aden en Berbera worden beschouwd als te liggen op de grenslijn van de tropische vaarzone en het periodiek tropische vaargebied.

b) de Perzische Golf tot de meridiaan van 59° Oosterlengte;

c) het gebied begrensd door de parallel van 22° Zuiderbreedte van de oostkust van Australië tot het Great Barrier Reef, van daar door het Great Barrier Reef tot 11° Zuiderbreedte. De noordelijke grens van dit gebied wordt gevormd door de zuidelijke grens van de tropische vaarzone.

Voorschrift 49

Periodieke tropische vaargebieden

De volgende gebieden vormen periodieke tropische vaargebieden :

1. In de Noordatlantische Oceaan

Een gebied begrensd :

in het noorden door een loxodroom van Kaap Catoche, Yucatan, naar Kaap San Antonio, Cuba, de noordkust van Cuba tot 20° Noorderbreedte en van daar door de parallel van 20° Noorderbreedte tot 20° Westerlengte;

in het westen door de kust van de Amerikaanse continent;

in het zuiden en oosten door de noordgrens van de tropische vaarzone.

Seizoenen :

Tropisch : 1 november tot en met 15 juli

Zomer : 16 juli tot en met 31 oktober

2. In de Arabische Zee

Een gebied begrensd :

in het westen door de kust van Afrika, de meridiaan van 45° Oosterlengte in de Golf van Aden, de kust van Zuid-Arabië en de meridiaan van 59° Oosterlengte in de Golf van Oman;

in het noorden en oosten door de kust van Pakistan en van India;

in het zuiden door de noordelijke grens van de tropische vaarzone.

Seizoenen :

Tropisch : 1 september tot en met 31 mei

Zomer : 1 juni tot en met 31 augustus

3. In de Golf van Bengalen

De Golf van Bengalen ten noorden van de noordelijke grens van de tropische vaarzone.

Seizoenen :

Tropisch : 1 december tot en met 30 april

Zomer : 1 mei tot en met 30 november

4. In de zuidelijke Indische Oceaan

a) Een gebied begrensd :

in het noorden en westen door de zuidelijke grens van de tropische vaarzone en de oostkust van Madagascar;

in het zuiden door de parallel van 20° Zuiderbreedte;

in het oosten door de loxodroom van een punt op 20° Zuiderbreedte en 50° Oosterlengte naar een punt op 15° Zuiderbreedte en 51° 30' Oosterlengte en van daar door de meridiaan van 51° 30' Oosterlengte tot 10° Zuiderbreedte.

Seizoenen :

Tropisch : 1 april tot en met 30 november

Zomer : 1 december tot en met 31 maart

b) Een gebied begrensd :

in het noorden door de zuidelijke grens van de tropische vaarzone;

in het oosten door de kust van Australië;

in het zuiden door de parallel van 15° Zuiderbreedte, van 51° 30' Oosterlengte tot 120° Oosterlengte en van daar door de meridiaan van 120° Oosterlengte tot de kust van Australië;

in het westen door de meridiaan van 51° 30' Oosterlengte.

Seizoenen :

Tropisch : 1 mei tot en met 30 november

Zomer : 1 december tot en met 30 april

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

Été : 1er mai-20 janvier

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° W.

Périodes saisonnières :

Tropicale : 1er avril-31 octobre

Été : 1er novembre-31 mars

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 : 1er mars-30 juin, et

1er novembre-30 novembre

Été : 1er juillet-31 octobre, et

1er décembre-28/29 février

7. Dans le Pacifique sud

a) Le golfe de Carpentarie au sud du parallèle 11° S.

Périodes saisonnières :

Tropicale : 1er avril-30 novembre

Été : 1er 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 : 1er avril-30 novembre

Été : 1er décembre-31 mars

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.;

5. In de Chinese Zee

Een gebied begrensd :

in het westen en noorden door de kust van Vietnam en van China van 10° Noorderbreedte tot Hong Kong;

in het oosten door de loxodroom van Hong Kong naar de haven van Soeal (op het eiland Luzon) en door de westkust van de eilanden Luzon, Samar en Leyte tot 10° Noorderbreedte.

Hong Kong en Soeal worden beschouwd als te liggen op de grens van het periodiek tropisch vaargebied en de zomervaarzone.

Seizoenen :

Tropisch : 21 januari tot en met 30 april

Zomer : 1 mei tot en met 20 januari

6. In de noordelijke Stille Oceaan

a) Een gebied begrensd :

in het noorden door de parallel van 25° Noorderbreedte;

in het westen door de meridiaan van 160° Oosterlengte;

in het zuiden door de parallel van 13° Noorderbreedte;

in het oosten door de meridiaan van 130° Westerlengte.

Seizoenen :

Tropisch : 1 april tot en met 31 oktober

Zomer : 1 november tot en met 31 maart

b) Een gebied begrensd :

in het noorden en oosten door de westkust van het Amerikaanse continent;

in het westen door de meridiaan van 123° Westerlengte van de kust van het Amerikaanse continent tot 33° Noorderbreedte en door de loxodroom van een punt op 33° Noorderbreedte en 123° Westerlengte naar een punt op 13° Noorderbreedte en 105° Westerlengte;

in het zuiden door de parallel van 13° Noorderbreedte.

Seizoenen :

Zomer : 1 juli tot en met 31 oktober

1 november tot en met 30 november

Tropisch : 1 maart tot en met 30 juni en

1 december tot en met 28/29 februari

7. In de zuidelijke Stille Oceaan

a) De Golf van Carpentaria ten zuiden van 11° Zuiderbreedte.

Seizoenen :

Tropisch : 1 april tot en met 30 november

Zomer : 1 december tot en met 31 maart

b) Een gebied begrensd :

in het noorden en oosten door de zuidelijke grens van de tropische vaarzone;

in het zuiden door de Steenbokskeerkring van de oostkust van Australië tot 150° Westerlengte, van daar door de meridiaan van 150° Westerlengte tot 20° Zuiderbreedte en van daar door de parallel van 20° Zuiderbreedte tot het punt waar deze de zuidelijke grens van de tropische vaarzone snijdt;

in het westen door de grenzen van het gebied behorende tot de tropische vaarzone dat gelegen is binnen het Great Barrier Reef en door de oostkust van Australië.

Seizoenen :

Tropisch : 1 april tot en met 30 november

Zomer : 1 december tot en met 31 maart

Voorschrift 50

Zomervaarzones

De overige gebieden vormen de zomervaarzones.

Voor schepen van 100 meter (328 voet) lengte of kleiner is evenwel het gebied dat wordt begrensd :

in het noorden en westen door de oostkust van de Verenigde Staten;

in het oosten door de meridiaan van 68° 30' Westerlengte van de kust van de Verenigde Staten tot 40° Noorderbreedte en van daar door de loxodroom naar een punt op 36° Noorderbreedte en 73° Westerlengte;

au sud par le parallèle 36° N.

Périodes saisonnières :

Hiver : 1er novembre-31 mars

Été : 1er 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.

Périodes saisonnières :

Hiver : 1er novembre-31 mars

Été : 1er 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 : 1er décembre-28/29 février

Été : 1er 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

Été : 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 : 1er décembre-28/29 février

Été : 1er mars-30 novembre

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.

in het zuiden door de parallel van 36° Noorderbreedte, een periodiek wintervaargebied.

Seizoenen :

Winter : 1 november tot en met 31 maart

Zomer : 1 april tot en met 31 oktober

Voorschrift 51

Binnenzeen

1. Oostzee

Deze zee, die wordt begrensd door de parallel van Kaap Skagen in het Skagerrak, wordt gerekend tot de zomervaarzones.

Voor schepen van 100 meter (328 voet) lengte of kleiner is deze zee evenwel een periodiek wintervaargebied.

Seizoenen :

Winter : 1 november tot en met 31 maart

Zomer : 1 april tot en met 31 oktober

2. Zwarte Zee

Deze zee wordt gerekend tot de zomervaarzones.

Voor schepen van 100 meter (328 voet) lengte of kleiner is het gebied ten noorden van 44° Noorderbreedte evenwel een periodiek wintervaargebied.

Seizoenen :

Winter : 1 december tot en met 28/29 februari

Zomer : 1 maart tot en met 30 november

3. Middellandse Zee

Deze zee wordt gerekend tot de zomervaarzones.

Voor schepen van 100 meter (328 voet) lengte of kleiner is evenwel het gebied dat wordt begrensd :

in het noorden en westen door de kust van Frankrijk en van Spanje en de meridiaan van 3° Oosterlengte van de kust van Spanje tot 40° Noorderbreedte;

in het zuiden door de parallel van 40° Noorderbreedte van 3° Oosterlengte tot de westkust van Sardinië;

in het oosten door de westkust en noordkust van Sardinië van 40° Noorderbreedte tot 9° Oosterlengte, van daar door de meridiaan van 9° Oosterlengte, tot de zuidkust van Corsica, van daar door de westkust en noordkust van Corsica tot 9° Oosterlengte en van daar door de loxodroom naar Kaap Sicié, een periodiek wintervaargebied.

Seizoenen :

Winter : 16 december tot en met 15 maart

Zomer : 16 maart tot en met 15 december

4. Japanse Zee

Ten zuiden van de parallel van 50° Noorderbreedte wordt deze zee gerekend tot de zomervaarzones.

Voor schepen van 100 meter (328 voet) lengte of kleiner is evenwel het gebied tussen de parallel van 50° Noorderbreedte en de loxodroom van de oostkust van Korea op 38° Noorderbreedte naar de westkust van Hokkaido, Japan, op 43° 12' Noorderbreedte een periodiek wintervaargebied.

Seizoenen :

Winter : 1 december tot en met 28/29 februari

Zomer : 1 maart tot en met 30 november

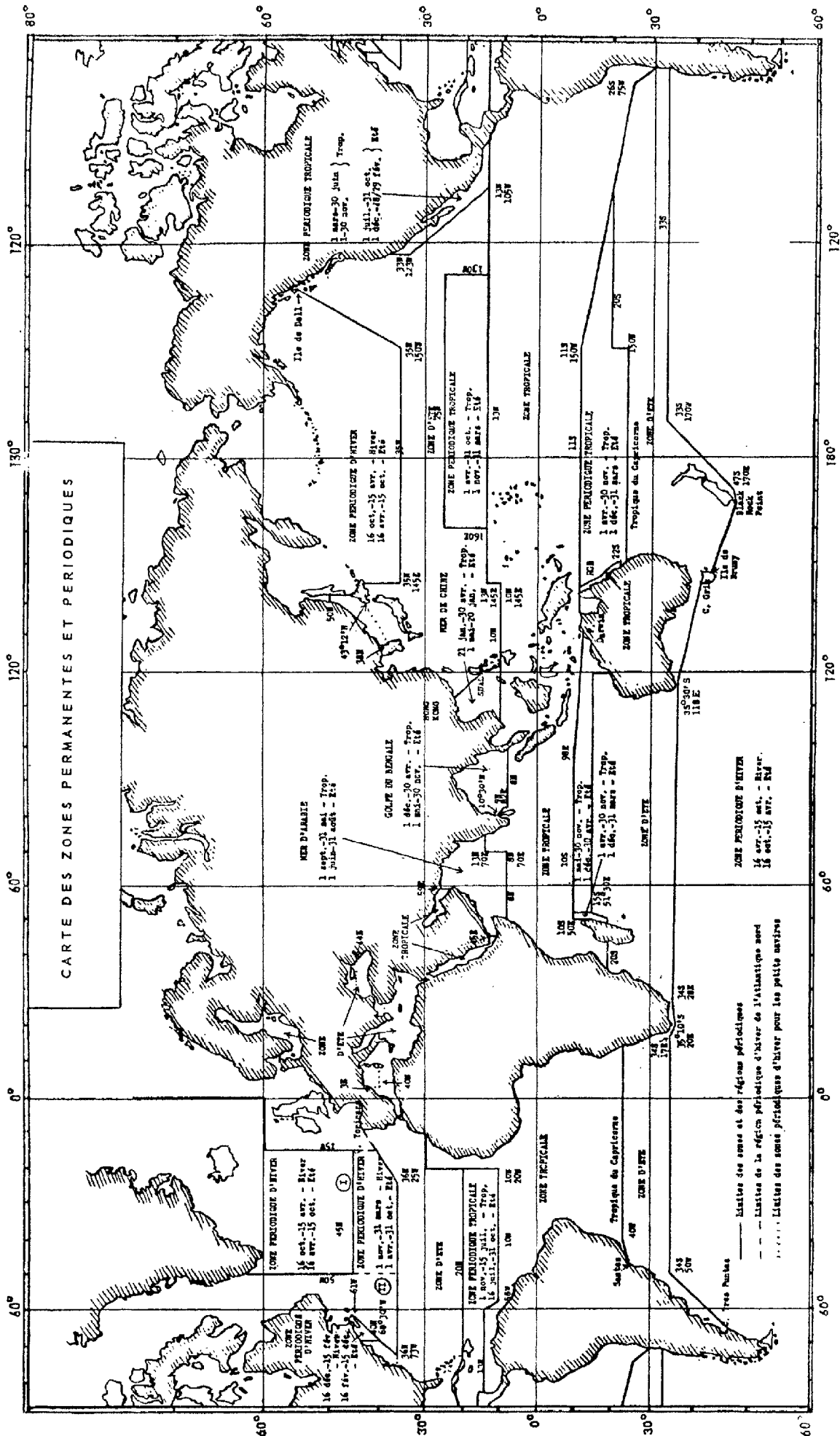
Voorschrift 52

De lijn voor Noordatlantische winteruitwatering

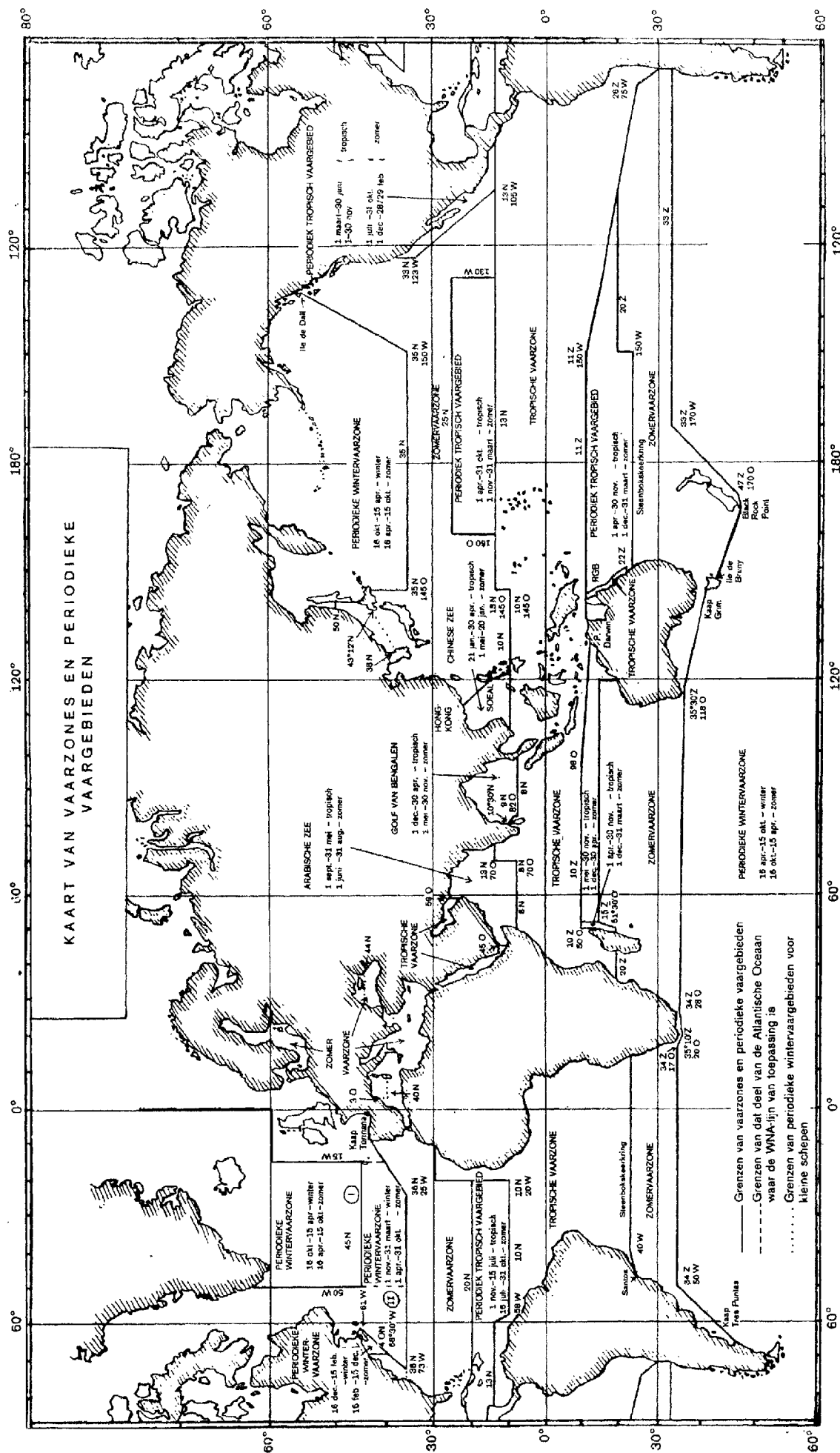
Het deel van de Noordatlantische Oceaan bedoeld in voorschrift 40, 6, (Bijlage I) omvat :

a) het gedeelte van de periodieke wintervaarzone II in de Noordatlantische Oceaan dat ligt tussen de meridiaan van 15° Westerlengte en de meridiaan van 50° Westerlengte;

b) de gehele periodieke wintervaarzone I in de Noordatlantische Oceaan, waarbij de Shetlandeilanden dienen te worden beschouwd als op de grens te liggen.



Note : Les limitations imposées aux navires d'une longueur égale ou inférieure à 100 mètres (328 pieds), dans le « couloir » le long de la côte orientale des Etats-Unis, dans la mer Baltique, la mer Noire, le Golfe du Lion et la mer du Japon, ne figurant pas sur la carte, mais se trouvent dans le texte des règles applicables à ces régions dans l'annexe II.



Opmerking : De beperkingen voor schepen met een lengte van 100 meter (328 voet) of minder voor de « corridor » langs de oostkust van de Verenigde Staten, de Oostzee, de Zwarte Zee, de Golf van Lion en de Japanse Zee zijn niet aangegeven op deze kaart, doch zijn te vinden in de van toepassing zijnde voorschriften van bijlage II.

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 de l'organisme compétent dûment habilité 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 les mentions inutiles.

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont

Tropical	 mm (pouces) (T)
Eté	 mm (pouces) (E)
Hiver	 mm (pouces) (H)
Hiver dans l'Atlantique nord	 mm (pouces) (HAN)
Bois tropical	 mm (pouces) (BT)
Bois été	 mm (pouces) (BE)
Bois hiver	 mm (pouces) (BH)
Bois hiver dans l'Atlantique nord	 mm (pouces) (BHAN)

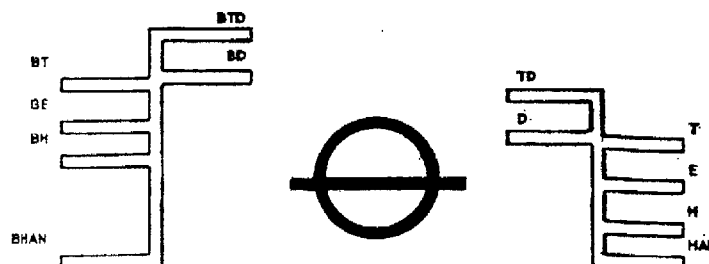
Emplacement de la ligne de charge

..... mm (pouces) au-dessus de (E)
Le bord supérieur de la bande dessinée au milieu du centre de l'anneau
..... mm (pouces) au-dessous de (E)
..... mm (pouces) au-dessous de (E)
..... mm (pouces) au-dessus de (BE)
..... mm (pouces) au-dessus de (E)
..... mm (pouces) au-dessous de (BE)
..... 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.

Bijlage III

Certificaten

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN UITWATERING (1966)

(Officieel zegel)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, namens de Regering van

(Volledige officiële aanduiding van het land)

door

(volledige officiële aanduiding van de bevoegde persoon of organisatie, erkend krachtens de bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966)

Naam van het schip	Onderscheidings-nummer of letters	Haven van registratie	Lengte (L) als omschreven in artikel 2, 8

Vrijboord vastgesteld als :

- * { Nieuw schip
Bestaand schip

Type schip

- * { Type A
Type B
Type B met vermindering van vrijboord
Type B met vermeerdering van vrijboord

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Vrijboord gemeten van de deklijn

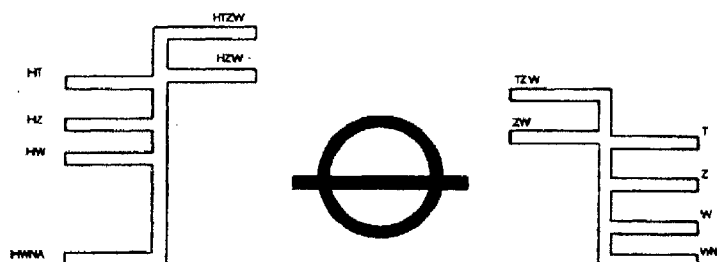
Plaats van het uitwateringsmerk

Tropische	 mm (inches) (T)
Zomer	 mm (inches) (Z)
Winter	 mm (inches) (W)
Winter in de Noordatlan-	
tische Oceaan	 mm (inches) (WNA)
Houtvaart-tropisch	 mm (inches) (HT)
Houtvaart-zomer	 mm (inches) (H)
Houtvaart-winter	 mm (inches) (HW)
Houtvaart-winter in de	
Noordatlantische Oceaan	 mm (inches) (HWN)

..... mm (inches) boven (Z)
Bovenkant van het merk door het middel-
punt van de cirkel
..... mm (inches) onder (Z)
..... mm (inches) onder (Z)
..... mm (inches) boven (HZ)
..... mm (inches) boven (Z)
..... mm (inches) onder (HZ)
..... mm (inches) onder (HZ)

N.B. : Vrijboorden en uitwateringslijnen die niet van toepassing zijn behoeven niet op het certificaat te worden aangegeven. Correctie voor zoetwater voor alle vrijboorden behalve houtvaartvrijboorden mm (inches). Voor houtvaartvrijboorden mm (inches).

De bovenkant van de deklijn van waar elk vrijboord is gemeten ligt mm (inches) dek in de zijde.



Datum van het eerste of van het periodieke onderzoek

Ondergetekende verklaart dat het schip is onderzocht en dat de vrijboorden zijn vastgesteld en de hierboven aangegeven uitwateringslijnen zijn aangebracht overeenkomstig het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966.

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 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 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 correspondants 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 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 compétent dûment habilité 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.

* Rayer la mention inutile.

Dit certificaat blijft geldig tot behoudens de periodieke inspecties overeenkomstig artikel 14, 1, c, van het Verdrag

Uitgereikt te
(plaats van uitreiking van het certificaat)

..... 19..
(datum van uitreiking)
(handtekening van de ambtenaar die het certificaat uitreikt)
en/of
(zegel van de autoriteit die het certificaat uitreikt)

Indien dit certificaat is ondertekend, dient de volgende verklaring te zijn toegevoegd :
Ondergetekende verklaart dat hij door genoemde Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

.....
(handtekening)

- N.B. : 1. Wanneer een schip een haven verlaat, die aan een rivier of aan binnenwateren is gelegen, is het toegestaan zoveel dieper af te laden als overeenkomt met het gewicht van de brandstof en van alle andere stoffen, verbruikt tussen de plaats van afvaart en de zee.
2. Wanneer een schip zich bevindt in zoetwater waarvan het soortelijk gewicht gelijk is aan één, mag de van toepassing zijnde uitwateringslijn ondergedompeld zijn tot op een diepte die overeenkomt met de correctie voor zoetwater hierboven aangegeven. Wanneer het soortelijk gewicht niet gelijk is aan één, wordt een correctie toegepast evenredig aan het verschil tussen 1,025 en het werkelijk soortelijk gewicht.

Achterzijde van het certificaat

Ondergetekende verklaart dat bij een periodieke inspectie als vereist in artikel 14, 1, c, van het Verdrag is geconstateerd dat dit schip voldoet aan de daarop van toepassing zijnde bepalingen van het Verdrag.

Plaats Datum
Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Plaats Datum
Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Plaats Datum
Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Plaats Datum
Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Aangezien dit schip geheel voldoet aan de bepalingen van het Verdrag, wordt de geldigheidsduur van dit certificaat overeenkomstig artikel 19, 2, van het Verdrag verlengd tot

Plaats Datum
Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING BETREFFENDE DE UITWATERING (Officieel zegel)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, namens de Regering van

(volledige officiële aanduiding van het land)

door
(volledige officiële aanduiding van de bevoegde persoon of organisatie, erkend krachtens de bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966)

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	Haven van registratie

Ondergetekende verklaart dat bovengenoemd schip is vrijgesteld van de bepalingen van het Verdrag van 1966, krachtens de bevoegdheid verleend in artikel 6, 2/artikel 6, 4, ¹⁾, van het bovenbedoelde Verdrag.

¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

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 la délivrance)

Le 19..

(date de la délivrance)

.....
(signature du fonctionnaire
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)

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.

De bepalingen van het Verdrag waarvan het schip krachtens artikel 6, 2, is vrijgesteld zijn :

.....

De reis waarvoor krachtens artikel 6, 4, vrijstelling is verleend gaat van :

.....

naar :

Eventuele voorwaarden waaronder vrijstelling wordt verleend krachtens artikel 6, 2, of artikel 6, 4 :

.....

Dit certificaat blijft geldig tot
 behoudens, waar nodig, periodieke inspecties overeenkomstig artikel 14, 1, c, van het Verdrag.

Uitgereikt te

(plaats van uitreiking
 van het certificaat)

..... 19..

(datum van uitreiking)

.....
 (handtekening van de ambtenaar
 die het certificaat uitreikt)

en/of

(zegel van de autoriteit die het certificaat uitreikt)

Indien dit certificaat is ondertekend, dient de volgende verklaring te zijn toegevoegd :

Ondergetekende verklaart dat hij door genoemde Regering behoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

.....
 (handtekening)

Achterzijde van het certificaat

Ondergetekende verklaart dat dit schip nog steeds voldoet aan de voorwaarden waaronder deze vrijstelling werd verleend.

Plaats Datum

Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Plaats Datum

Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Plaats Datum

Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Plaats Datum

Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.

Dit schip voldoet nog steeds aan de voorwaarden waaronder deze vrijstelling werd verleend en de geldigheidsduur van dit certificaat wordt overeenkomstig artikel 19, 4, a, van het Verdrag verleend tot

.....

Plaats Datum

Handtekening en/of zegel van de autoriteit die het certificaat heeft uitgereikt.