

Chambre des Représentants

SESSION 1978-1979

27 OCTOBRE 1978

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1^{er} novembre 1974

AMENDEMENTS

PRÉSENTÉS PAR LE GOUVERNEMENT

Intitulé

Modifier comme suit l'intitulé du projet de loi :

« Projet de loi portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1^{er} novembre 1974, ainsi que du Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et de l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978. »

Article unique

Modifier comme suit le texte de cet article :

« I ; Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et l'Annexe, faites à Londres le 1^{er} novembre 1974 ainsi que le Protocole de 1978 relatif à cette Convention et l'Annexe, faits à Londres le 17 février 1978, sortiront leur plein et entier effet. »

JUSTIFICATION

Depuis 1967, l'année de la catastrophe de « Torrey Canyon », plusieurs catastrophes navales se sont produites avec des pétroliers polluant à chaque fois dans une large mesure la mer et les terres attenantes.

Voir :

376 (1977-1978) :

- No 1 : Projet de loi.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1978-1979

27 OKTOBER 1978

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974

AMENDEMENTEN

VOORGESTELD DOOR DE REGERING

Opschrift

Het opschrift van het wetsontwerp wijzigen als volgt :

« Wetsontwerp houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 alsmede van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage opgemaakt te Londen op 17 februari 1978. »

Enig artikel

De tekst van dit artikel wijzigen als volgt :

« Het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974 alsmede het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978, zullen volkomen uitwerking hebben. »

VERANTWOORDING

Sinds 1967 her jaar van de ramp met de « Torrey Canyon » deden zich nog verschillende scheepsrampen voor met olietankers waarbij de zee en het aanpalende land telkens in belangrijke mate werden verontreinigd.

Zie :

376 (1977-1978) :

- NT 1 : Wetsontwerp.

Les organisations internationales collaborent parmi lesquelles l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I.) ont étudié des mesures pour améliorer la sécurité des navires et en particulier des navires-citernes et ont élaboré des mesures afin de mieux prévenir le risque de catastrophes navales ou si elles se produisent, de réduire davantage les dommages.

Une conférence diplomatique fut tenue à Londres du 6 au 17 février 1978 sous les auspices de l'O.M.C.I., relative à l'accroissement de la sécurité des pétroliers et à la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures.

La convention 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) prévoyait déjà des dispositions et des prescriptions en rapport avec la sécurité et la navigabilité des navires en général.

La conférence précitée adapta et étendit ces dispositions et prescriptions afin d'obtenir une plus grande sécurité pour les navires-citernes. L'ensemble de ces nouvelles prescriptions est appelé le Protocole SOLAS 1978.

En dehors de prescriptions plus strictes pour le contrôle des certificats de sécurité, le protocole SOLAS contient encore plusieurs prescriptions techniques :

1. Tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 10000 tonneaux doivent être équipés de 2 systèmes de commande à distance séparés, à partir du pont du navire.

2. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10000 tonneaux doivent être équipés de 2 radars séparés.

3. Les pétroliers doivent être équipés d'un dispositif d'extinction de l'incendie à gaz inerte. Ce dispositif à gaz inerte doit être installé à bord de :

a) tous les nouveaux pétroliers dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes,

b) tous les navires-citernes existants dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70000 tonnes, 2 ans après l'entrée en vigueur du protocole SOLAS (symboliquement « H + 2 »),

c) tous les navires-citernes existants qui transportent du pétrole brut et dont le port en lourd varie entre 20 000 et 70 000 tonnes, 4 ans après « H » (« H + 4 »),

d) tous les navires-citernes existants qui transportent des produits pétroliers et dont le port en lourd varie entre 40 000 et 70 000 tonnes, 4 ans après « H » (« H + 4 »),

e) tous les navires-citernes qui lavent leurs citernes avec un dispositif capable de projeter du pétrole brut.

Le 16 mars 1978 se produisit la catastrophe de l'Amoco-Cadiz. La Communauté Economique Européenne avait déjà entamé une étude sur le plan de la C.E.E., pour une plus grande sécurité de la navigation sur les mers avoisinant des pays de la C.E.E.

La catastrophe précitée incita la C.E.E. à prendre une résolution par laquelle les Etats membres de la C.E.E. furent priés d'accepter au plus vite toutes les conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation et à la prévention de la pollution de la mer et de les faire appliquer de commun accord par les Etats membres de la C.E.E.

Le protocole 1978 de la convention SOLAS 1974 entrera en vigueur 6 mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont les flottes marchandes représentent 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale ont accepté le protocole.

Cela peut évidemment prendre du temps. Vu le nombre restreint de navires-citernes, d'un tonnage réduit, de la flotte marchande belge, l'adaptation de ces navires aux nouvelles prescriptions ne présente pas de difficultés insurmontables.

Ces amendements ont pour objet de soumettre le Protocole de 1978 simultanément avec la Convention de 1974 à l'approbation du Parlement.

Le Ministre des Affaires étrangères,

H. SIMONET

De bevoegde internationale organisaties waaronder de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie (I.M.C.O.) besloot dan ook maatregelen om de veiligheid van de schepen en 't bijzonder van ransschepen te verhogen en om maatregelen uit te werken ten einde het risico van scheepsrampen nog beter te voorkomen of indien ze zich voordoen de schade meer te beperken.

Te Londen werd dan van 6 tot 17 februari 1978 een diplomatieke conferentie gehouden onder de auspiciën van I.M.C.O. omtrent het verhogen van de veiligheid van olietankers en het voorkomen van verontreiniging van de zee door olie.

De conventie 1974 tot bescherming van mensenlevens op zee (SOLAS 1974) voorziet reeds bepalingen en voorschriften in verband met de veiligheid en de bestuurbaarheid van schepen in het algemeen. Deze bepalingen en voorschriften werden door voornoemde conferentie aangepast en uitgebreid ten einde een nog grotere veiligheid te bereiken voor tankers. Het geheel van deze nieuwe voorschriften wordt het SOLAS Protocol 1978 genoemd.

Buiten strengere voorschriften voor de controle van veiligheidscertificaten houdt het SOLAS protocol nog heel wat technische voorschriften in :

1. Alle olietankers van minstens 10000 BRT moeten 2 gescheiden roerstandsbedieningen hebben vanaf de brug van het schip.

2. Alle schepen van minstens 10000 BRT moeten uitgerust worden met 2 gescheiden radars.

3. Olietankers dienen uitgerust te worden met een inert gassysteem voor het blussen van brand. Dit inert gassysteem moet geïnsalleerd worden aan boord van :

a) alle nieuwe tankers van minstens 20000 ton D.W.,

b) alle bestaande tankers van minstens 70000 ton D.W. 2 jaar na het in werking treden van het SOLAS protocol (symbolisch « H + 2 »),

c) alle bestaande ruwe olietankers tussen 20 000 en 70 000 ton D.W., 4 jaar na « H » (« H + 4 »),

d) alle bestaande producttankers tussen 40 000 en 70000 ton D.W., 4 jaar na « H » (« H + 4 »),

e) alle tankers die hun tanks wassen met een ruwe olie sproei-systeem.

Op 16 maart 1978 deed zich de ramp voor met de « Amoco-Cadiz ». De Europese Economische Gemeenschap was reeds voordien begonnen met een studie, op E.E.G. vlak, tot meer veiligheid van de scheepvaart in de zeeën grenzend aan E.E.G. landen.

Voornoemde ramp zette er de E.E.G. toe aan een resolutie te nemen waarbij de E.E.G.-Lid-Staten verzocht worden alle internationale conventies betreffende de veiligheid van de scheepvaart en de voorkoming van de verontreiniging van de zee ten spoedigste te aanvaarden en in gemeenschappelijk overleg reeds te doen toepassen door de E.E.G.-Lid-Staten.

Het protocol 1978 van de conventie SOLAS 1974 zal in werking treden zes maanden nadat tenminste 15 Staten welke 50 % van de bruto-wereldtonnenmaat verregenwoordigen dit protocol hebben aanvaard.

Dit kan uiteraard enige tijd aanlopen. Gezien het gering aantal tankers, van geringe tonnenmaat, van de Belgische koopvaardij stelt de aanpassing van deze schepen aan de nieuwe voorschriften geen onoverkomelijke moeilijkheden.

Deze amendementen hebben tot doel het Protocol van 1978 te zamen met het Verdrag van 1974 aan de goedkeuring van het Parlement voor te leggen.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. SIMONET

ANNEXE AUX AMENDEMENTS

Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

Les Parties au présent Protocole,

Etant parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974,

Reconnaissant que ladite Convention peut contribuer de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires,

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer davantage encore la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

Estimant que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

Sont convenues de ce qui suit:

Article I

Obligations générales

Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole CI de son Annexe, qui fait partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

Article II

Champ d'application

1. Les dispositions des articles 11, III (à l'exception du paragraphe a), IV, VI b), c) et d), VII et VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée « la Convention ») Sont incorporées dans le présent Protocole; toutefois, les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux Gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux Parties au présent Protocole.

2. Tout navire visé par le présent Protocole doit satisfaire aux dispositions de la Convention, sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires des Etats qui ne sont Parties ni à la Convention ni au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

Article III

Communication de renseignements

Chaque Partie au présent Protocole s'engage à communiquer et à déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation ») une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorisation ainsi accordée.

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} juin 1978 au 1^{er} mars 1979 et reste ensuite ouvert à

Vertaling

BIJLAGE BIJ DE AMENDEMENTEN

Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee

De Partijen bij dit Protocol,

Zijnde partijen bij de Internationale Conventie van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee, ondertekend te Londen, de 1ste november 1974,

Erkennend dat voornoemde Conventie op gevoelige wijze kan bijdragen tot de verbetering van de veiligheid van de schepen en goederen op zee, alsook van de beveiliging van mensenlevens aan boord van schepen,

Eueneens erkennend de noodzaak om de veiligheid der schepen nog meer te verbeteren, inzonderheid deze van ransschepen,

Ouenaegende dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Prorocol betreffende de Internationale Conventie van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I

Algemene verplichtingen

De partijen bij dit Protocol verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Prorocol en de daarbij behorende Bijlage, die geacht wordt een inregerend deel te vormen van dit Protocol. Elke verwijzing naar dit Prorocol sluit in zich een gelijktijdige verwijzing naar zijn Bijlage.

Artikel II

Toepasselijkheid

1. De bepalingen van de artikelen 11, III (met uitzondering van paragraaf a), IV, VI b), c) en d), VII en VIII van de Internationale Conventie van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee (verder bepaald als « de Conventie ») zijn opgenomen in dit Prorocol, evenwel moeten de verwijzingen in deze artikelen naar de Conventie en de Verdragsluitende Regeringen beschouwd worden als zijnde verwijzingen respectievelijk naar dit Protocol en naar de Partijen bij dit Protocol.

2. Elk schip, zoals bedoeld in dit Protocol, moet voldoen aan de bepalingen van de Conventie; onder voorbehoud van de verwijzingen en roevoegingen vermeld in dit Prorocol.

3. De Partijen bij dit Protocol passen de voorschriften van de Conventie en dit Protocol toe op schepen van Staten welke geen Partij zijn bij de Conventie noch bij dit Protocol, in de mate dar her nodig is te verzekeren dar deze schepen niet door gunstiger voorwaarden zijn bevoordeeld.

Artikel III

Mededeling van informatie

Elke Partij bij dit Prorocol verbindt zich totte bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (verder bepaald als « de Organisatie ») een lijst mede te delen en neder te leggen van de aangeduide inspecteurs of erkende organismen die bevoegd zijn om voor haar rekening op te treden voor de toepassing van de maatregelen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee, met her oog op de verspreiding van deze lijst onder de Partijen die ze ter kennis brengen van hun ambtenaren. De Administratie brengt daarom ter kennis van de Organisatie de bijzondere verantwoordelijkheden van de bevoegdheid overgedragen aan de aangeduide inspecteurs of erkende Organismen en voorwaarden van de aldus gegeven roelating.

Artikel IV

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Prorocol sraat open voor ondertekening, op de hoofdzetel van de Organisatie, vanaf 1 juni 1978 tot 1 maart 1979 en blijft na-

l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe J du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré.

Article V

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce Protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article VIII de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

Article VI

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

Article VII

Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après le Dépositaire).

2. Le Dépositaire :

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

(i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt ;

(ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;

(iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce Protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

dien openstaan voor roerreding. Onder voorbehoud van de bepalingen van paragraaf J van dit artikel, kunnen de Staten Partij worden bij dit Protocol door :

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

c) toetreding.

2. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschieden door middel van nederlegging van een daartoe bestemde akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Dit Protocol mag alleen het voorwerp uitmaken van een onderrekening zonder voorbehoud, een bekrachtiging, een aanvaarding, een goedkeuring of een toetreding door Staten die de Conventie hebben onderkend zonder voorbehoud, bekrachtigd, aanvaard, goedgekeurd of er toe zijn toetreden.

Artikel V

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol reedt in werking zes maanden na de datum waarop ten minste vijftien Staten, wier koopvaardijvloeden in het totaal ten minste vijftig procent van de bruto tonnenmaat vertegenwoordigen in de wereldkoopvaardijvloot, Partij geworden zijn bij dit Protocol, overeenkomstig artikel IV van dit Protocol, op voorwaarde echter dat dit Protocol niet in werking reedt alvorens de Conventie in werking is getreden.

2. Elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, nedergelegd na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, is van kracht drie maanden na de datum van de nederlegging.

3. Na de datum waarop een amendement op dit Protocol geacht wordt aanvaard te zijn geworden overeenkomstig artikel VI van de Conventie, geldt elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, die wordt nedergelegd, voor dit gewijzigd Protocol.

Artikel VI

Opzegging

1. Dit Protocol kan te allen tijde door elke Partij worden opgezegd na verloop van een tijdvak van vijf jaar, te rekenen van de datum waarop dit Protocol voor die Partij in werking reedt.

2. Opzegging geschiedt door middel van de nederlegging van een opzeggingsakte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Tenzij de opzeggingsakte een langere periode voorziet, is opzegging val' kracht een jaar na de datum waarop de Secretaris-Generaal van de Organisatie er kennis van heeft gekregen.

4. Opzegging van de Conventie door een Partij heeft opzegging van dit Protocol door die Partij tot gevolg.

Artikel VII

Depositaris

1. Dit Protocol zal worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (verder bepaald als de Depositaris).

2. De Depositaris :

a) licht alle Staten, die dit Protocol hebben onderkend, of er toe overgetreden hebben, in betreffende :

(i) elke nieuwe onderrekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of roerreding, en de datum waarop werd onderkend of nedergelegd ;

(ii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol ;

(iii) de nederlegging van elke opzeggingsakte van dit Protocol, als ook de datum waarop deze werd ontvangen en de datum waarop de opzegging van kracht is ;

b) maakt voor eensluidend verklaarde afschriften over aan alle Staten die het Protocol onderkenden of aan deze die roerreden.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article VIII

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

11 *foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements, respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Elu à Londres, ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE

Amendements et adjonctions
à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

CHAPITRE I

Dispositions générales

PARTIE A -- APPLICATION, DEFINITIONS, ETC..

Règle 2

Définitions

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

a) «L'âge d'un navire» désigne le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.

PARTIE R -- VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6

Inspection et visites

Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant :

a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par les propres services d'inspection de l'Administration, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions des règles 8 et 10 du présent chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne doivent pas être obligatoires.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, maakt de Depositaris een voor eensluidend verklaard afschrift over aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van de Charter van de Verenigde Naties.

Artikel VIII

Talen

Dit Protocol is in een enkel exemplaar opgesteld in de Engelse, Chinese, Spaanse, Franse en Russische taal, zijnde elke tekst gelijkelijk authentiek. Officiële vertalingen in het Arabisch, Duits en Italiaans worden gemaakt om nedergelegd te worden met het ondertekend origineel.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, die hieroe bevoegdheid verkregen door hun respectieve Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Londen, de zevenende februari negentienhonderd acht- enzevenzig.

BIJLAGE

Wijzigingen en toevoegingen
aan het Internationaal Verdrag
voor de Beveiliging van Mensenlevens op zee; 1974

HOOFDSTUK I

Algemene voorzieningen

DEEL A -- TOEPASSING, BEGRIPSOMSCHRIJVING, ENZ.

Voorschrift 2

Omschrijvingen

Volgende paragraaf aan de bestaande tekst toevoegen :

n) «Ouderdom van het schip» betekent de tijdspanne verlopen vanaf het jaar van de bouw van het schip zoals dit aangeduid is in de documenten van de reboeksrelling van het schip.

DEEL B -- ONDERZOEKEN EN CERTIFICATEN

Voorschrift 6

Inspectie en Onderzoek

De bestaande tekst 1a,1 voorschrift 6 wordt door de volgende tekst vervangen :

a) De inspectie en het onderzoek van schepen moet, voor zover het de toepassing van de bepalingen van deze Voorschriften en het verlenen van vrijstellingen daarvan betreft, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie mag echter de inspectie en het onderzoek van haar schepen roevervrouwen, hetzij aan experts daarvoor aangesteld, hetzij aan door haar erkende organisaties.

b) De Administratie moet de nodige schikkingen treffen om onvoorziene inspecties uit te voeren gedurende de periode van geldigheid van het certificaat. Deze inspecties moeten het mogelijk maken na te gaan of het schip en zijn uitrusting in alle opzichten voldoende blijft, geven voor de dienst waartoe het schip bestemd is. Deze inspecties mogen uitgevoerd worden door haar eigen inspectiediensten, door aangestelde el... door organisaties door haar erkend of, op vraag van de Administratie, door andere Verdragsluitende Partijen. Indien de Administratie, in uitvoering van de voorzieningen van Voorschriften 8 en 10 van dit Hoofdstuk, verplichte jaarlijkse onderzoeken instelt, zijn de hierboven vermelde onvoorziene inspecties niet verplichtend.

c) Toute Administrarion désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes a) et b) de la présente règle doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

- i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et
- ii) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

c) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection. Et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

Règle 7

Visites des navires à passagers

Remplacer le texte actuel de l'alinéa iii) du paragraphe b) par le suivant :

iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle II du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou réparations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou réparations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou réparations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir des abordages en mer en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la convention et des règles susvisées.

Règle II

Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement des navires de charge

Remplacer le texte actuel de la règle 8 par le suivant :

a) Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage, le moteur ou de l'appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les moyens d'extinction de l'incendie, ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention et le présent Protocole doivent être soumis aux inspections initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par la règle 7 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa ii) du paragraphe a) de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, dispositifs de hissage du pilote, feux, marques et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur qui leur sont applicables.

c) Elke Administratie, die experts of erkende organisaties aanduidt om inspecties en onderzoeken uit te voeren zoals voorzien in paragrafen a) en b) van dit Voorschrift, moet tenminste elke aangeselde expert of elke erkende organisatie machtigen om:

- i) te eisen dat aan een schip herstellingen worden uitgevoerd, en
- ii) inspecties en onderzoeken uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten van de Staat van de Haven hen het vragen.

De Administratie moet aan de Organisatie mededelen welke specifieke verantwoordelijkheden aan de aangestelde experts of erkende organisaties werden gegeven en de voorwaarden voor de hen toegekende bevoegdheid.

d) Indien een aangesteld expert of een erkende organisatie vaststelt dat de staat van het schip of van zijn uitrusting niet wezenlijk overeenstemt met de gegevens van het certificaat of zodanig zijn dat het schip geen zee kan kiezen zonder gevaar voor het schip of voor de ingescheepte personen, moeten de expert of de erkende organisatie er onmiddellijk voor zorgen dat de nodige herstelmaatregelen worden getroffen en moeten ze de Administratie ervan in kennis stellen. Indien geen herstelmaatregelen worden getroffen moet het betrokken certificaat worden ingetrokken en moet de Administratie er onmiddellijk worden van in kennis gesteld, en indien het schip zich in een haven van een andere Verdragsluitende Partij bevindt, moeten de bevoegde autoriteiten van de Staat van de Haven eveneens onmiddellijk in kennis worden gesteld. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangeselde expert of een erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de Staat van de Haven heeft ingelicht, moet de Regering van de betrokken Staat van de Haven aan deze ambtenaar, expert of organisatie alle nodige bijstand verlenen om hen toe te laten hun verplichtingen, ingevolge dit Voorschrift, na te komen. In voorkomend geval, moet de Regering van de betrokken Staat van de Haven er over waken dat het schip niet zal afvaren vooraleer het, zonder gevaar voor het schip of zijn opvarenden, zee kan kiezen of de haven verlaten om zich naar een gepaste herstellingswerf te begeven.

e) In ieder geval moet de Administratie geheel insaan voor de volledigheid en de doeltreffendheid van de inspectie en het onderzoek en moet ze zich er toe verbinden de nodige maatregelen te treffen om deze verplichting na te komen.

Voorschrift 7

Onderzoeken van passagiersschepen

De bestaande tekst van alinea iii) van paragraaf b) wordt vervangen door de volgende tekst:

iii) Een algeheel of gedeeltelijk onderzoek moet al naar gelang de omstandigheden, worden gehouden na uitvoeringen van een herstelling ingevolge een onderzoek zoals voorgeschreven in Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk of telkens wanneer aan het schip belangrijke herstellingen of vernieuwingen worden uitgevoerd. Het onderzoek moet zodanig zijn, dat het zeker is dat de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen deugdelijk werden uitgevoerd, dat het materiaal en de uitvoering van zulke herstellingen of vernieuwingen in alle opzichten bevredigend zijn (~ dat het schip in alle opzichten voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag en van dit Protocol, van de geldende Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen die door de Administratie werden genomen voor de roepassing van het Verdrag en van voornoemde bepalingen.

Voorschrift 8

Onderzoeken van reddingsmiddelen en andere uitrusting van vrachtschepen

De bestaande tekst van Voorschrift 8 wordt vervangen door de volgende tekst:

a) De reddingsmiddelen, met uitzondering van de radiotelegrafische installatie in een motorreddingsboot of een draagbaar radiotoestel, voor reddingsboten en vloeren, het echolood, het gyrokompas, de brandblusmiddelen, het inertgassysteem aan boord van vrachtschepen, waarop de Hoofdstukken II-1, II-2, III en V van het Verdrag en van dit Protocol van toepassing zijn, moeten onderworpen worden aan eerste en volgende onderzoeken als voorzien voor passagiersschepen in Voorschrift 7 van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol, mer dien verstaande dat onder paragraaf al ii) van dit Voorschrift in plaats van 12 maanden 14 maanden moet worden gelezen. De brandweerplannen aan boord van nieuwe schepen en de loodsladders, mechanische loodsladders, lichten, dagmerken en middelen om geluidssignalen te geven, die aan boord van nieuwe en bestaande schepen zijn, moeten ook aan de onderzoeken worden onderworpen, ten einde te verzekeren dat zij geheel voldoen aan de eisen van het Verdrag en van dit Protocol en van de geldende Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, voor zover deze van toepassing zijn.

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe a) de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle II du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

Règle 10

Visites de la coque, des machines et du matériel d'armement des navires de charge

Remplacer le texte actuel de la règle 10 par le suivant :

a) La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Administration juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant, et aux intervalles de temps suivants :

- i) aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);
- ii) en plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

b) Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs accessoires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, en toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le service auquel le navire est destiné. Ces visites doivent, dans le cas des navires-citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie.

c) La visite intermédiaire des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire. En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais. Si, après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

d) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée. Lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou réparations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou réparations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou réparations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

Règle 11

Matériel des conditions après visite

Remplacer le texte actuel de la règle 11 par le suivant :

a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole

b) Tussentijdse onderzoekcn moeten uitgevoerd worden op ransschepen van 10 jaar of ouder, binnen een tijdsruime van 1 maanden voor of na de datum van verjaring van de uitgifte van het Uitrustingsveiligheidscertificaat voor Vrachtschepen, ten einde te verzekeren dat de uitrusting voorgeschreven in paragraaf a) van dit Voorschrift werd in stand gehouden zoals voorzien in Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk en goed werkt. Deze tussentijdse onderzoeken moeten op het Uitrustingsveiligheidscertificaat voor Vrachtschepen, dat overeenkomstig alinea iii) van paragraaf a) van Voorschrift 12 van Hoofdstuk 1 van het Verdrag wordt afgeleverd, ingeschreven worden.

Voorschrift 10

Onderzoeken van de romp, machines en uitrusting van vrachtschepen

De bestaande tekst van Voorschrift 10 wordt door de volgende tekst vervangen :

a) De romp, machines en uitrusting van een vrachtschip (behalve die onderdelen ten aanzien waarvan een Uitrustingsveiligheidscertificaat voor Vrachtschepen, een Radiotelegrafie-veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen of een Radiotelephonie-veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen worden afgegeven) moeten bij voltooiing en daarna, aan een onderzoek worden onderworpen, op een wijze, die door de Administratie noodzakelijk wordt geacht, ten einde te verzekeren dat de toestand waarin zij verkeren in alle opzichten bevredigend is en met de volgende tussenruimten :

- i) met tussenruimten door de Administratie bepaald, welke niet langer zijn dan 5 jaar (periodieke onderzoeken);
- ii) in aanvulling van deze periodieke onderzoeken, moet een tankschip van 10 jaar en ouder, ten minste aan één tussentijds onderzoek onderworpen worden gedurende de geldigheidsduur van het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen. In het geval dat slechts één enkel zodanig tussentijds onderzoek uitgevoerd wordt tijdens gelijk welke geldigheidsperiode van een certificaat, mag dit onderzoek niet geschieden meer dan 6 maanden vóór of later dan 6 maanden na de datum waarop het certificaat de helft van zijn geldigheidsduur bereikt.

b) Het eerste en het periodieke onderzoek meer zodanig uitgevoerd worden dat het zeker is dat de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, keuzen en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen, inbegrepen de stuurinrichting en aanverwante bedieningssystemen, de elektrische installaties, en andere uitrusting in alle opzichten bevredigend zijn om de dienst te verzekeren waarvoor het schip is bestemd. Bij deze onderzoeken, moet voor ransschepen, eveneens een inspectie uitgevoerd worden van de buienkant van de bodem van het schip, van de pompkamers, van de ladingleidingen en van de brandsroefleidingen, van de verluchtingsleidingen, van drukklonderdrukklappen en van vlamkerende roosers.

c) Bij het tussentijds onderzoek van tankschepen van 10 jaar en ouder moet een inspectie uitgevoerd worden van de stuurinrichting en aanverwante bedieningssystemen, van de pompkamers, van de lading- en brandsroefleidingen op het dek en in de pompkamers, van de verluchtingsleidingen van drukklonderdrukklappen en van de vlamkerende roosers, van de elektrische installaties in de gevaarlijke zones en van de buienkant van de bodem van het schip. In aanvulling van een visueel onderzoek van de elektrische installatie, moet de isolatieweerstand van de elektrische uitrusting in de gevaarlijke zones beproefd worden. Indien, na onderzoek, enige twijfel bestaat over de toestand van de pijpleidingen, moeten de nodig geachte bijkomende controles uitgevoerd worden, zoals b.v. beproefing onder druk en het meten van de wanddikte. Deze tussentijdse onderzoeken moeten ingeschreven worden op het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen, afgeleverd overeenkomstig alinea ii) van paragraaf a) van Voorschrift 12 van Hoofdstuk 1 van het Verdrag.

d) Een algemeen of gedeeltelijk onderzoek, naargelang het geval, moet uitgevoerd worden wanneer: zulks nodig blijkt als gevolg van een naziht zoals voorzien in Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk; of telkens wanneer het schip belangrijke hersellingen of vernieuwingen ondergaat. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat zeker is dat de nodig herstellingen en vernieuwingen werkelijk uitgevoerd zijn, dat de voor de hersellingen en vernieuwingen gebruikte materialen en de uitvoering van de werken in alle opzichten bevredigend zijn en dat het schip zee kan kiezen zonder gevaar voor het schip of de opvarenden.

Voorschrift 11

Handbaeiing van de toestand na onderzoek

De bestaande tekst van Voorschrift 11 vervangen door de volgende tekst:

a) De toestand van het schip en van zijn uitrusting moet gehandhaafd blijven overeenkomstig de voorschriften van het Verdrag en

de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

Règle 14

Durée de validité des certificats

Remplacer le texte actuel de la règle 14 par le suivant :

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous certificats d'exemption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à cinq ans. Le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'exemption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

c) Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux, ce certificat peut être retiré, et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d) de la présente règle pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays dans lequel il est immatriculé ou dans le pays où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

f) Un certificat, autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

g) Un certificat cesse d'être valable :

(i) si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa a) de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à

van dit Protocol, zodanig dat het zeker is dat de veiligheid van het schip in alle opzichten bevredigend blijft om zonder gevaar voor het schip of voor de opvarende zee te kunnen kiezen,

b) Nadat een onderzoek van het schip krachtens de voorschriften 6, 7, 8, 9 of 10 van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol is voltooid, mag, zonder toelating van de Administratie, geen enkel wijziging aangebracht worden in de constructie, de machine installatie, de uitrusting of andere delen welke werden onderzocht.

c) Indien het schip een ongeval heeft of indien er zich een gebrek voordoet dat de veiligheid van het schip of de doeltreffendheid of de integriteit van de reddingsmiddelen of andere uitrusting aantast, moet de kapitein of de eigenaar van het schip zo spoedig mogelijk verslag uitbrengen aan de Administratie, de aangeserde expert of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor het afleveren van het betrokken certificaat, en die een enquête moet doen uitvoeren ten einde vast te stellen of het nodig is dat een onderzoek zoals bepaald in de Voorschriften 6, 7, 8, 9 en 10 van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol nodig is. Indien het schip zich bevindt in een haven van een ander Verdragsluitende Partij, moeten de kapitein of de eigenaar eveneens onmiddellijk verslag uitbrengen bij de bevoegde autoriteiten van de Staat van de Haven en de aangestelde expert of de erkende organisatie moeten er zich van verzekeren dat, een zodanig verslag if, overgemaakt.

Voorschrift 14

Geldigheidsduur met certijcaten

De bestaande tekst van Voorschrift 14 ueruangen door de volgende tekst:

a) Certificaten met uitzondering van her Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen, her Uitrustingsveiligheidscertificaat voor Vrachtschepen en een Certificaat van Vrijstelling, worden VOft een tijdsduur van niet langer dan 12 maanden afgegeven. Her Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen wordt afgegeven voor een tijdsduur van niet langer dan 5 jaar. Het Uitrustingsveiligheidscertificaat voor Vrachtschepen wordt voor een rijdsduur van niet langer dan 24 maanden afgegeven. Certificaten van Vrijstelling mogen geen langere geldigheidsduur hebben dan de tijdsduur van de certificaten waarop zij betrekking hebben.

b) Geen enkele verlenging van de geldigheidsduur van 5 jaar; mag worden toegestaan voor het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen.

c) Indien een onderzoek plaats vindt binnen 2 maanden voor het einde van de tijdsduur waarvoor een Radiotelegrafie-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen of een Radiotelefonie-Veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen, afgegeven ten behoeve van vrachtschepen van 300 ton bruto inhoud en meer, maar van minder dan 500 ton bruto inhoud, oorspronkelijk was afgegeven, mag dat certificaat worden ingetrokken en een nieuw certificaat worden afgegeven, waarvan de geldigheidsduur 12 maanden na het einde van genoemde tijdsduur afloopt.

d) Indien her schip zich ten tijde van het aflopen van de geldigheidsduur van een certificaat, ander dan het certificaat vernoemd onder paragraaf b) van dit Voorschrift, niet bevindt in een haven van het land waar her is geregistreerd of waar her zalonderzocht worden, mag de geldigheidsduur van het certificaat door de Administratie worden verlengd, doch een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om her schip in staat te stellen zijn reis naar her land waar het is geregistreerd of waar her aan een onderzoek zal worden onderworpen, te voltooien en dan nog alleen in gevallen, waarin her gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

e) Van geen enkel certificaat mag, in roepassing van de bepalingen van paragraaf d) van dit Voorschrift, de geldigheidsduur voor een langere tijdsduur dan 5 maanden worden verlengd en een schip, ten behoeve waarvan een dergelijke verlenging wordt verleend, mag, nadat het in het land waar her is geregistreerd of de haven waar her aan een onderzoek zal worden onderworpen, is aangekomen, niet krachtens een dergelijke verlenging die haven of dat land verlaten zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen.

f) Een certificaat, geen certificaat zijnde vernoemd onder paragraaf b) van dit Voorschrift, waarvan de geldigheidsduur niet werd verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit Voorschrift, mag door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van niet langer dan een maand, aanvangende op de op her certificaat vermelde vervaldatum.

g) Een certificaat is niet meer geldig :

(i) indien de inspecties en onderzoeken geen plaats hebben gehad binnen de termijnen bepaald in paragraaf a) van Voorschrift 7, in

l'alinéa a) de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes d), e) ou f) de la présente règle; ou

(ii) si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

Règle 19

Contrôle

Remplacer le texte actuel de la règle 19 par le suivant :

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre.

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe b) de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats, doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'Etat du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe d) de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes c) et d) de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

CHAPITRE U-I

Construction - Compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

PARTIE A -- GENERALITES

Règle I

Application

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe b) actuel :

(iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (ii) du présent paragraphe et de l'alinéa (iii) du paragraphe a) de la présente règle, aux fins

Voorschriften 11 en 9 en in paragraaf a) van Voorschrift 10 van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol binnen de verlangde termijnen roegestaan overeenkomstig de bepalingen van paragrafen J), el of f) van dit Voorschrift; of

(ii) indien een schip overgaat onder de vlag van een andere Regering. Geen nieuw certificaat mag worden afgeleverd tenzij de Regering die het nieuw certificaat aflevert de zekerheid heeft dat het schip voldoet aan de bepalingen van paragrafen a) en b) van Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk. In geval van vlag-overdracht tussen Verdragsluitende Partijen, zendt de Regering van de Verdragsluitende Partij waarvan het schip voorheen de vlag mocht voeren, zo spoedig mogelijk aan de Administratie kopieën van de certificaten welke het schip had op de datum van de overdracht en, indien beschikbaar, kopieën van de inspectieverslagen, zo her hierom wordt gevraagd binnen een termijn van 3 maanden volgend op de overdracht.

Voorschrift 19

Controle

De bestaande tekst van Voorschrift 19 uerungen door de volgende tekst:

a) Elk schip is in een haven van een andere Verdragsluitende Partij onderworpen aan controle door bevoegde ambtenaren van deze Regering, voor zover deze controle erop gericht is zekerheid te hebben dat de certificaten afgeleverd op grond van Voorschrift 12 of van Voorschrift 13 van Hoofdstuk I van het Verdrag nog geldig zijn.

b) Zodanige certificaten, indien ze nog geldig zijn, moeten worden aanvaard, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen dat de roesrand van het schip of van zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van een of ander certificaat of dat het schip en zijn uitrusting niet voldoet aan de bepalingen van paragrafen a) en b) van Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk.

c) In de omstandigheden vernoemd onder paragraaf b) van dit Voorschrift en in de gevallen dat een certificaat is vervallen of opgehouden heeft geldig te zijn, moet de controlerende ambtenaar zodanige maatregelen nemen dat het zeker is, dat het schip niet zal vertrekken totdat het zonder gevaar voor het schip zelf of voor zijn opvarenden zee kan kiezen of de haven verlaten om zich naar de geschikte herstellingswerf te begeven.

d) Ingeval deze controle aanleiding geeft tot een tussenkomst van welke aard ook, moet de controlerende ambtenaar de Consul, en in zijn afwezigheid, de naastbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van het land waarvan het schip de vlag mag voeren, terstond schriftelijk op de hoogte stellen van alle omstandigheden waardoor deze tussenkomst werd geacht noodzakelijk te zijn. Bovendien moeten de aangestelde expert of de erkende organisatie, verantwoordelijk voor het afleveren van de certificaten, eveneens ingelicht worden. De feiten betreffende die tussenkomst moeten aan de Organisatie worden gerapporteerd.

e) De autoriteiten van de berokken Staat van de haven moeten, indien ze de maatregelen bepaald in paragrafen c) en d) van dit Voorschrift niet kan nemen of indien het schip toelating ontving om zich naar de volgende aanleghaven te begeven, alle rezzake dienende inlichtingen mededelen aan de overheden van de volgende aanleghaven, alsook aan de personen en organisaties vermeld in paragraaf d) van dit Voorschrift.

f) Bij het uitoefenen van de controle op grond van de bepalingen van dit Voorschrift moet in de mate van het mogelijke worden vermeden dat een schip onrechtmatig wordt opgehouden of vertraging oploopt. Elk schip, dat wegens het uitoefenen van de controle, onrechtmatig werd opgehouden of vertraging opliep, heeft recht tot schadevergoeding voor opgelopen verlies of schade.

HOOFDSTUK 11-1

Constructie -- Watervichte indeling en stabiliteit, machines en elektrische installaties

DEEL A. -- ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

Aan de bestaande paragraaf b) de tekst van de volgende alinea's bijvoegen:

(iii) Niettegenstaande de bepalingen van alinea (ii) van deze paragraaf en alinea (iii) van paragraaf a) van dit Voorschrift, wordt, met

du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 1) dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
- 3) dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou
- 4) qui a subi un changement ou une modification de caractère important :
 - a) dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
 - b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
 - c) qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.

(iv) Aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que définit à l'alinéa (iii) du présent paragraphe.

(v) Aux fins de l'alinéa (iii) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 2

Définitions

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel :

k) Le système de commande à distance de l'appareil à gouverner est le dispositif qui permet de transmettre les mouvements requis du gouvernail de la passerelle de navigation aux commandes du groupe moteur de l'appareil à gouverner.

l) L'appareil à gouverner principal comprend les éléments mécaniques, les groupes moteurs de l'appareil à gouverner, s'il en existe, et le matériel connexe ainsi que les moyens permettant d'appliquer le couple sur la mèche du gouvernail (la barre franche ou le secteur du gouvernail, par exemple), qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire dans les conditions normales de service.

m) Le groupe moteur de l'appareil à gouverner se compose :

- (i) dans le cas des appareils à gouverner électriques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe;
- (ii) dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, d'un moteur électrique et de l'équipement électrique connexe ainsi que de la pompe qui lui est reliée;
- (iii) dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, d'un moteur d'entraînement et de la pompe qui lui est reliée.

n) L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui est prévu pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

PARTIE C -- MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Règle 29

Appareil à gouverner

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

d) Navires-citernes uniquement

(i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10000 tonneaux :

1) il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. En cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir

être mis en marche à distance de l'appareil à gouverner, sous le contrôle du capitaine, à l'aide d'un dispositif de commande à distance.

l) waarvan het bouwcontract afgesloten is na 1 juni 1979; of

2) in afwezigheid van een bouwcontract, waarvan de kiel gelegd is of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na de 1^{ste} januari 1980; of

3) dat afgeleverd wordt na 1 juni 1982; of

4) dat ingrijpende veranderingen of wijzigingen heeft ondergaan :

a) waarvan het contract afgesloten werd na 1 juni 1979; of

b) waarvan de werken, bij afwezigheid van een contract, werden aangevat na 1 januari 1980; of

c) die voltooid werden na 1 juni 1982.

(iv) Voor de roepassing van paragraaf d) van Voorschrift 29 van dit Hoofdstuk, is een bestaand tankschip een tankschip dat geen nieuw tankschip is zoals bepaald in alinea (iii) van deze paragraaf.

(v) Voor de toepassing van alinea (iii) van deze paragraaf, moet een ombouw van een bestaand tankschip met een draagvermogen gelijk aan of groter dan 20000 metrieke ton, met het doel om te voldoen aan de voorschriften van dit Protocol of aan het Protocol van 1978 betreffende de Internationale Conventie, 1973, tot voorkoming van verontreiniging door schepen, niet worden beschouwd als zijnde een ingrijpende verandering of wijziging.

Voorschrift 2

Omschrijvingen

Aan de bestaande tekst de volgende paragrafen bijvoegen :

k) De versleinrichting is de inrichting welke her mogelijk maakt, de gevraagde roerbewegingen van de brug over te brengen naar de bedieningsorganen van de aandrijfeenheid van de stuurinrichting.

l) De hoofdstuurinrichting bestaat uit de mechanische onderdelen, de aandrijfeenheden van de stuurinrichting, indien aanwezig, en de ermede samengaande uitrusting en de middelen, om het koppel op de roerkoning over te brengen (b.v. een helmsrok of een kwadrant) welke nodig zijn om het roer te bewegen ter besturing van her schip onder normale diensvoorwaarden.

m) De aandrijfeenheid van de stuurinrichting bestaat uit :

- (i) in geval van elektrische stuurinrichtingen, een elektrische motor en de bijbehorende elektrische uitrusting;
- (ii) in geval van elektrohydraulische stuurinrichtingen, een elektrische motor en de bijbehorende elektrische uitrusting samen met de aangekoppelde pomp;
- (iii) in geval van andere hydraulische stuurinrichtingen, een aandrijvingsmotor en de aangekoppelde pomp.

n) De hulpstuurinrichting omvat -- de uitrusting die voorzien is om het roer te bewegen ter besturing van het schip in geval de hoofdstuurinrichting defect is,

DEEL C - MACHINES EN ELECTRISCHE INSTALLATIES

Voorschrift 29

Stuurinrichting

De volgende paragraaf a01: Je bestaande tekst bijvoegell :

d) Alleen ransschepen.

(i) De volgende bepalingen, zijn van toepassing, op alle nieuwe tankschepen met een bruto tonnenmaat gelijk aan of groter dan 10000 ton en ten laatste 2 jaar nadat dit Protocol in werking treedt op alle bestaande tankschepen met een bruto tonnenmaat gelijk aan of groter dan 10000 ton :

1) er moeten twee versleinrichtingen voorzien zijn, welke elk afzonderlijk van op de brug kunnen bediend worden. Het is echter niet nodig dat her sruurad of -hendel in dubbel opgesteld zijn. In geval van onklaar geraken van de in werking zijnde versleinrichting, moet de andere inrichting, van op een plaats op de brug, onmiddellijk kunnen in werking gesteld worden. Elke versleinrichting moet, indien

être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation. Chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner. En cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;

2) il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;

3) des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;

4) un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;

5) la position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle du gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et

6) il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.

(ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe a) et de l'alinéa (i) du paragraphe d) de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

1) l'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa (ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes. Toutefois, dans la mesure où cela est raisonnable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner. Tous les raccordements mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

2) l'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant. Le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans mêmes conditions;

3) l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa (ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle;

4) les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;

5) en cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et

6) une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner. Cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure. Le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 nœuds, si cette valeur est supérieure.

clérisch, gevoed worden door zijn eigen afzonderlijke stroomkring, aangesloten op de stroomkring welke de stuurinrichting voedt, op een plaats gelegen binnen de stuurmachiniekamer. In geval de elektrische stroomtoevoer naar een verstelinrichting wegvalt, moet op de brug een alarm aanslaan. Het in dit alinea voorgeschreven alarmsysteem moet tegelijkertijd geluids- en visuele signalen uitzenden en moet geïnstalleerd zijn op een plaats op de brug waar het goed waarneembaar is;

2) in de stuurmachiniekamer moet eveneens een bediening van de hoofdstuurinrichting voorzien zijn;

3) in de stuurmachiniekamer moeten middelen zijn voorzien tot het afkoppelen van de verstelinrichting van de voedingsstroomkring;

4) een communicatiesysteem, moet voorzien zijn tussen de brug en de stuurmachiniekamer;

5) de juiste uitslag van het roer moet op de brug aangeduid zijn. De roerstandaanwijzer moet onafhankelijk zijn van de verstelinrichting, en

6) het moet mogelijk zijn de uitslag van het roer na te gaan in de stuurmachiniekamer.

(ii) In aanvulling van de bepalingen van paragraaf a) en van alinea (i) van paragraaf d) van dit Voorschrift, zijn de hiernavolgende bepalingen van toepassing op alle nieuwe tankschepen van een bruto tonnenmaat gelijk aan of groter dan 10000 ton:

1) de hoofdstuurinrichting moet twee of meer identieke aandrijf-eenheden hebben en ze moeten het roer kunnen bedienen overeenkomstig de bepalingen van paragraaf d) (ii) 2) van dit Voorschrift, wanneer ze werkt met één of meerdere aandrijf-eenheden. In de mate van het redelijke en het mogelijke, moet de hoofdstuurinrichting zo ingericht zijn dat één enkel defect van zijn pijpleidingen of van één van de aandrijf-eenheden niet schaadert aan de integriteit van het overige gedeelte van de stuurinrichting. Alle mechanische aansluitingen welke deel uitmaken van de stuurinrichting en de mechanische verbindingen met een ander welke verstelinrichting, indien aanwezig, moeten naar het oordeel van de Administratie degelijk en betrouwbaar geconstrueerd zijn;

2) de hoofdstuurinrichting moet het roer van 35° uitslag aan de ene zijde naar 35° uitslag aan de andere zijde kunnen bewegen wanneer het schip op zijn maximum diepgang met zijn maximum diensrsnelheid vooruit beweegt. Het roer moet in dezelfde omstandigheden van 35° uitslag aan één zijde in 28 seconden naar 30° uitslag aan de andere zijde kunnen worden bewogen;

3) de hoofdstuurinrichting moet werktuiglijk bewogen worden wanneer zulks nodig is om te voldoen aan de bepalingen van paragraaf d) (ii) 2) van dit Voorschrift;

4) de aandrijf-eenheden van de hoofdstuurinrichting moeten zodanig uitgevoerd zijn dat ze automatisch in werking treden wanneer de voeding terug hersteld is na een stroomonderbreking;

5) in geval van onklaar geraken van een der welke aandrijf-eenheden van de stuurinrichting, moet een alarm aanslaan op de brug. Elke aandrijf-eenheid van de stuurinrichting moet hetzij automatisch hetzij met de hand van op een plaats gelegen op de brug in werking kunnen gesteld worden; en

6) een alternatieve voeding van voldoende capaciteit om ten minste één aandrijf-eenheid van de stuurinrichting te voeden zodat het roer kan bewogen worden zoals hierna voorgeschreven, en eveneens voldoende om de bijbehorende verstelinrichting en de roerstandaanwijzer te voeden, moet automatisch in werking gesteld worden, binnen de 45 seconden, hetzij vanaf de noodkrachtbron, hetzij vanaf een andere onafhankelijke krachtbron gelegen in de stuurmachiniekamer. Deze onafhankelijke krachtbron mag slechts voor dit doel gebruikt worden en moet op ononderbroken wijze gedurende een half uur kunnen werken. De aandrijf-eenheid van de stuurinrichting, wanneer hij door de alternatieve krachtbron wordt gevoed, moet ten minste het roer kunnen bewegen van 15° uitslag aan één zijde naar 15° uitslag aan de andere zijde in niet meer dan 60 seconden wanneer het schip op zijn grootste diepgang en met een snelheid gelijk aan de helft van de maximale diensrsnelheid of 7 knopen, indien deze waarde groter is, vooruit beweegt.

CHAPITRE 11-2

Construction - Prévention, détection
et extinction de l'incendie

PARTIE A. - GENERALITES

Règle 1

Application

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe a) actuel :

(iv) Nonobstant les dispositions des alinéas (ii) et (iii) du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa (ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne :

- 1) dont le contrat de construction est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- 2) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1^{er} janvier 1980; ou
- 3) dont la livraison s'effectue après le 1^{er} juin 1982; ou

4) qui a subi un changement ou une modification de caractère important :

- a) dont le contrat est passé après le 1^{er} juin 1979; ou
- b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1^{er} janvier 1980; ou
- c) qui est achevé après le 1^{er} juin 1982.

(v) Aux fins de l'alinéa (ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa (iv) du présent paragraphe.

(vi) Aux fins de l'alinéa (iv) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 3

Définitions

Remplacer le paragraphe (1^{er}) actuel par le suivant :

v) Le « poids léger » est le déplacement d'un navire en [Onnes; métriques, à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel :

x) Le « pétrole brut » est tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend :

- i) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites, et
- ii) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

PARTIE E. - MESURES DE PROTECTION
CONTRE L'INCENDIE, APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

Règle 55

Champ d'application

Remplacer le texte actuel de la présente règle par le suivant :

a) Sauf disposition expresse contraire :

(i) la présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60 °C

HOOFDSTUK 2

Bouw - Bescherming tegen, alsmede opsporen en blussen van brand

DEEL A - ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

AmI de bestaande paragraaf (a) de alinea's. bijvoegen u/aarvan de tekst volgt :

(iv) is, niettegenstaande de bepalingen van alinea's (ii) en (iii) van deze paragraaf, voor toepassing van alinea (ii) van paragraaf a) van Voorschrift 55 en van Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk, een nieuw ranskip een ranskip :

- 1) waarvan het bouwkontraat is afgesloten na 1 juni 1979; of
- 2) bij afwezigheid van een bouwkontraat, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na de 1^{ste} januari 1980; of
- 3) waarvan de aflevering geschiedt na 1 juni 1982; of

4) dar veranderingen of wijzigingen heeft ondergaan van ingrijpende aard :

- a) waarvoor het kontraat is afgesloten na 1 juni 1979; of
- b) waarvan de werken, bij afwezigheid van een kontraat, begonnen zijn na 1 januari 1980; of
- c) die voltooid zijn na 1 juni 1982.

(v) Voor roepassing van alinea (ii) van paragraaf a) van Vom"hrift 55 en van Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk, is een bestaand ranskip een ranskip dar geen nieuwe tankschip is zoals bepaald in alinea (iv) van deze paragraaf.

(vi) Voor roepassing van alinea (iv) van deze paragraaf moet een ombouw van een bestaand tankschip, met een draagvermogen gelijk aan of groter dan 20 000 metrieke ton, met het doel om te voldoen aan de voorschriften van dit Protocol of aan het Protocol van 1978 betreffende de Internationale Conventie 1973 tot Voorkoming van de Verontreiniging door Schepen, niet worden beschouwd als zijnde een ingrijpende verandering of wijziging.

Voorschrift 3

Omschrijvingen

De bestaande paragraaf v) ueruangen. door de volgende tekst :

v) « Leeg scheepsgewicht » : de warerverplaatsing van een schip in metrieke ronnen, zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, zoerwarer en cietwater in tanks, voorraden en zonder passagiers, bemanning en hun bezittingen.

Aan de bestaande tekst de volgende paragraaf toevoegen :

x) « Ruwe olie » : alle olie welke zich in natuurlijke staat in de aarde bevindt, hetzij ze al dan niet werd bewerkt mer. her oog op het vervoer en omvat :

- i) ruwe olie waarvan zekere gedistilleerde fracties onttrokken werden, en
- ii) ruwe olie waaraan zekere gedistilleerde fracties werden toegevoegd.

DEEL E. - MAATREGELEN TER BEVEILIGING
TEGEN BRAND VAN TANKSCHEPEN

Voorschrift 55

Toepassing

De bestaande tekst van dit voorschrift ueruangen door de volgende tekst :

a) Tenzij uitdrukkelijk anders wordt bepaald :

(i) is dit deel van toepassing op alle nieuwe ranskipen die ruwe olie en aardolieprodukten vervoeren met een vlammpunt van niet meer dan 60 °C (140 °F) (proef met gesloten kroes), als bepaald met een

{140 oF} {essai en creuset fermé} et une tension de vapeur Rcid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et

(ii) en outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, SJ et 54 du chapitre 11-2 de la Convention. Toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre. Dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe f) de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

b) Lorsque l'on envisage de transporter des cargaisons différentes de celles qui sont mentionnées à l'alinéa (i) du paragraphe a) de la présente règle et présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration sont exigées.

c) Les transporteurs mixtes ne doivent pas transporter de marchandises solides à moins que toutes leurs citernes à cargaison aient été vidées de leurs hydrocarbures et dégazées ou que, dans chaque cas, l'Administration soit satisfaite des dispositions prises.

Règle 60

Protection des citernes à cargaison

Remplacer le texte existant de la présente règle par le suivant :

a) Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre 11-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

b) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif d'extinction à mousse sur pont doit :

- (i) permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et
- (ii) permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

c) Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif fixe à gaz inerte doit :

- (i) permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et
- (ii) être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

d) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe al de la présente règle au plus tard :

(i) deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70000 tonnes métriques; et

(ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70000 tonnes métriques, toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures

goedgekeurd vlampuntoestel en waarvan de dampdruk volgens Reid lager ligt dan de atmosferische druk, alsmede andere vloeibare producten met een soortgelijk brandrisico; en

(ii) daarnaast, moeten alle schepen waarop dit deel betrekking heeft voldoen aan het geselde in Voorschriften 52, 53 en 54 van Hoofdstuk 11-2 van het Verdrag, met dien verstande dat voor nieuwe tankschepen en voor bestaande tankschepen, welke voldoen aan Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk, de vaste brandblusinstallaties met versprekend gas voor ladingruimen niet moeten gebruikt worden. Voor bestaande tankschepen, welke niet moeten voldoen aan de bepalingen van Voorschrift 60, mag de Administratie bij toepassing van de bepalingen van paragraaf f) van Voorschrift 52, een schuimblus-brandblusinstallatie aanvaarden, welke van binnenuit of van buitenaf schuim in de tanks kan brengen. De bijzonderheden van deze installaties moeten ten minste voldoende zijn van de Administratie.

b) Wanneer men overweegt andere ladingen te vervoeren dan die vermeld in alinea (i) van paragraaf a) van dit Voorschrift, moeten bijkomende veiligheidsmaatregelen worden genomen ten minste voldoende van de Administratie.

c) Schepen ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stortladingen mogen geen vaste ladingen vervoeren, tenzij dat alle ladingstanks vrij zijn van olie en ontgasd werden of tenzij, in ieder afzonderlijk geval, de Administratie voldoende neemt met de genomen maatregelen.

Voorschrift 60

Bescherming van ladingtanks

De bestaande tekst van dit Voorschrift vervangen door de volgende tekst:

a) Voor nieuwe tankschepen waarvan het draagvermogen gelijk is of groter dan 20000 metrieke ton, moet de bescherming van het ladingstaukdek en de ladingruims worden verkregen door middel van een vast aangebrachte dekschuim-brandblusinstallatie en een vast aangebrachte inertgasinstallatie overeenkomstig de vereisen van de Voorschriften 61 en 62 van Hoofdstuk 11-2 van het Verdrag. Evenwel mag de Administratie overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 5 van Hoofdstuk I van het Verdrag, in plaats van deze installaties, na zorgvuldig aandacht te hebben geschonken aan de inrueling en de uitrusting van het schip, andere combinaties van vaste aangebrachte installaties aanvaarden op voorwaarde dat zij een aan de bovengenoemde installaties gelijkaardige graad van bescherming bieden.

b) Om als gelijkwaardig te kunnen beschouwd worden, moet de, in de plaats van de dekschuiminstallatie voorgestelde installatie :

- (i) in staat zijn brandende aan dek gevloede olie te blussen en tevens de ontsreiking van nog niet brandende aan dek gevloede olie te voorkomen; en
- (ii) in staat zijn brandende in opeugereuten tanks te besproeien.

c) Om als gelijkwaardig te worden beschouwd, moet de in plaats van de vast aangebrachte inert-gasinstallatie voorgestelde installatie :

- (i) in staat zijn gevaarlijke opeenhopingen van explosieve mengsels in onbeschadigde tanks tijdens gewoon gebruik gedurende de ganse ballastreis en tijdens benodigde werkzaamheden in de tanks te voorkomen; en
- (ii) zo onworpen zijn dat daardoor het risico van ontsreiking door opwekking van statische electriciteit door de installatie zelf tot een minimum wordt teruggebracht.

d) Elk bestaand tankschip waarvan het draagvermogen gelijk is of groter dan 20000 metrieke ton en dat ruwe olie vervoert, moet uitgerust zijn met een inertgasinstallatie welke voldoet aan de bepalingen van paragraaf a) van dit Voorschrift en wel ten laatste :

(i) twee jaar na het in werking treden van dit Protocol voor tankschepen waarvan het draagvermogen gelijk is of groter dan 70000 metrieke ton; en

(ii) vier jaar na het in werking treden van dit Protocol voor tankschepen waarvan het draagvermogen kleiner is dan 70000 metrieke ton. De Administratie mag evenwel bestaande tankschepen waarvan het draagvermogen kleiner is dan 40000 metrieke ton en, die niet voorzien zijn van toesellen voor het wassen van de ladingruims met een debiet groter dan 60 m³ per uur, vrijstellen van de in deze paragraaf geselde bepalingen, indien rekening houdend met de conceptie "an het schip hun toepassing onredelijk en moeilijk zou zijn,

e) Elk bestaand tankschip waarvan het draagvermogen gelijk is of groter dan 40000 metrieke ton en dat andere aardolieproducten dan ruwe olie vervoert, en elk bestaand tankschip waarvan het draagvermogen gelijk is of groter dan 20000 metrieke ton, dat andere aard-

autres que du pétrole brut et lui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe al de la présente règle au plus tard :

(i) deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et

(ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

f) Tout navire-citerne pour l'exploitation duquel on utilise une procédure de lavage des citernes au pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de la règle 62 du chapitre 11-2 de la Convention et d'appareils de lavage fixes.

g) Tous les navires-citernes équipés d'un dispositif fixe à gaz inerte doivent être munis d'un système de mesure du niveau ne nécessitant pas l'ouverture des citernes.

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe a) de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V

Sécurité de la navigation

Règle 12

Matériel de navigation de bord

Remplacer le paragraphe a) actuel par le suivant :

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radars doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

Règle 19

Utilisation du pilote automatique

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

d) la commande manuelle du gouvernail doit être essayée après toute utilisation prolongée du pilote automatique et avant d'entrer dans les zones où la navigation demande une attention particulière.

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre:

Règle 19-1

Fonctionnement de l'appareil à gouverner

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

Règle 19-2

Appareil à gouverner - Essais et exercices

al Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage; la procédure d'essai doit comprendre, selon les cas, le contrôle du fonctionnement de:

- (i) l'appareil à gouverner principal;
- (ii) l'appareil à gouverner auxiliaire;
- (iii) les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;

olieprodukten vervoert dan ruwe olie en dat uirgerust is met toestellen voor het wassen van de ladingtanks met een debiet groter dan 60 m³ per uur, moet uitgerust zijn met een inert-gasinstallatie welke voldoet aan de bepalingen van paragraaf a) van dit Voorschrift, ten laatste :

(i) twee jaar na het in werking treden van dit Protocol voor tank-schepen waarvan het draagvermogen gelijk is of groter dan 70 000 metrieke ton; en

(ii) vier jaar na het in werking treden van dit Protocol voor tank-schepen waarvan het draagvermogen kleiner is dan 70 000 metrieke ton.

il Elk tankschip dat voor zijn uitbating een procedure voor het wassen van de ladingtanks met ruwe olie toepast, dient uitgerust te zijn met een inertgasinstallatie die voldoet aan de bepalingen van Voorschrift 62 van Hoofdstuk H-2 van het Verdrag en met vast aangebrachte toestellen voor het wassen van de ladingtanks.

g) Alle tankschepen voorzien van een vast aangebrachte inertgasinstallatie dienen uitgerust te zijn met gesloten peilinrichtingen.

hl Elk nieuw tankschip met een bruto-tonnenmaat gelijk of groter dan 2000 ton, dat niet onder de bepalingen van paragraaf a) van dit Voorschrift valt, dient voorzien te zijn van een schuimbrandblusinstallatie die in staat is om schuim van buiten af of van binnen uit in de ladingtanks te verspreiden. De bijzonderheden van een zodanige installatie dienen ten genoegen van de Administratie te zijn.

HOOFDSTUK V

Veiligheid van de Navigatie

Voorschrift 12

Navigatiemiddelen aan boord van schepen

De bestaande tekst van paragraaf a) vervangen door de volgende tekst :

a) Alle schepen met een bruto-tonnenmaat van 1600 ton of meer, maar minder dan 10000 ton, moeten zijn voorzien van minstens een radarinstallatie. Alle schepen met een bruto-tonnenmaat van 10000 ton of meer moeten zijn voorzien van minstens twee radarinstallaties, die onafhankelijk van elkaar kunnen werken. Alle radarinstallaties, gecoördineerd overeenkomstig dit Voorschrift, dienen van een door de Administratie goedgekeurd type te zijn en te voldoen aan bedrijfsnormen die minstens evenwaardig moeten zijn aan deze aangevaard door de Organisatie. Op de brug van deze schepen moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het uitzetten van de afgelezen radar-waarnemingen.

Voorschrift 19

Gebruik van automatische stuurinrichting

De Ilolge"de paragraaf] toevoegen aan de huidige tekst:

d) De handstuurinrichting moet beproefd worden na elk verlengd gebruik van de automatische stuurinrichting, en alvorens de zones binnen te varen waar de navigatie een bijzondere aandacht vereist.

De volgende voorschriften toevoegen na dit Hoofdstuk:

Voorschrift 19-1

Werkilg von de stuurinrichting

Binnen de zones waar de navigatie een bijzondere aandacht vereist dient er meer dan een aandrijfeenheid van de stuurinrichting, in werking te zijn, wanneer deze aandrijfeenheden tegelijkertijd kunnen werken.

Voorschrift 19-2

Stuurinrichting - beproevingen en oefeningen

a) Binnen de 12 uren die het vertrek voorafgaand, dient de stuurinrichting nagezien en beproefd te worden door de bemanning van het schip. De beproevingsprocedure dient, naargelang het geval, te bestaan uit een controle van de goede werking van:

- (i) de hoofdstuurinrichting;
- (ii) de hulpstuurinrichting;
- (iii) de verstelinrichtingen van de stuurinrichting;

- (iv) les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
- (v) l'alimentation en énergie de secours;
- (vi) les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
- (vii) les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
- (viii) les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.

b) Les vérifications et essais doivent porter sur:

- (i) le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
- (ii) l'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectées visuellement; et
- (iii) le bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.

c) (i) Des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et les groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichés en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.

(ii) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.

d) En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les règlements a) et b) de la présente règle, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois mois afin de s'entraîner aux procédures de manœuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.

e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.

f) Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe d) de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.

- (iv) de stuurstanden gelegen op de brug;
- (v) de noodstroomroevoer;
- (vi) de roerstandaanwijzers en de vergelijking met de reële positie van het roer;
- (vii) de verklikkers voor het wegvallen van de voeding van de verstellinrichtingen; en
- (viii) de verklikkers voor het onklaar geraken van de aandrijfheden van de stuurinrichting.

b) De onderzoeken en de beproevingen dienen te omvatten:

- (i) de beweging van het roer over het volledige voorgeschreven werkbereik van de stuurinrichting;
- (ii) visuele inspectie van de stuurinrichting en de erbij behorende verbindingen; en
- (iii) de goede werking van het communicatiesysteem tussen de brug en de plaats waar de stuurinrichting zich bevindt.

cl (i) Eenvoudige werkingsinstructies en een blokdiagram, die de overschakelingsprocedures voor de verstellinrichtingen en de aandrijfeenheden van de stuurinrichting weergeven, dienen permanent uithangen op de brug en op de plaats waar de stuurinrichting zich bevindt.

(ii) Alle officieren die te maken hebben met de werking en/of het onderhoud van het stuurgereel dienen de werking van de stuurinrichtingen te kennen die aan boord van het schip geïnstalleerd zijn, alsook de te volgen procedures om over te schakelen van de ene inrichting naar de andere.

d) Buiten de routine nazichten en beproevingen voorgeschreven in de paragrafen a) en b) van dit Voorschrift, moeten oefeningen om het sturen in noodgevallen plaats hebben ten minste om de 3 maanden om de procedures voor het sturen in noodgevallen in te oefenen. Deze oefeningen dienen meer bepaald betrekking te hebben op de rechtstreekse bediening van de stuurinrichting van uit de stuurmachinekamer, de procedures voor communicatie met de brug, en in voorkomend geval, het in werking stellen van de alternatieve krachtbronnen.

e) De Administratie mag afzien van de vereiste om de nazichten en beproevingen voorgeschreven in de paragrafen a) en b) van dit voorschrift uit te voeren voor schepen die regelmatig vaaren van korte duur ondernemen. Deze schepen dienen echter minstens éénmaal per week deze nazichten en beproevingen uit te voeren.

f) De datum waarop de nazichten en de beproevingen voorgeschreven in de paragrafen a) en b) van dit Voorschrift, en de datum en bijzonderheden van de oefeningen in het sturen in noodgevallen, zoals voorgeschreven in paragraaf d) van dit Voorschrift, dienen in het scheepsjournaal te worden opgetekend volgens de richtlijnen van de Administratie.

APPENDICE

Modèle de Certificat de sécurité de construction
pour navires de charge

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant :

SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ
DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

PROTOCOLE DE 1978
RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire :

Navire-citerne transporteur de pétrole brut (").
Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (").
Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (").
Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (").

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

Il est certifié : Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines, et de l'armement, et qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le Présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

le 19

(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre
le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer le certificat)

(*) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.

BIJLAGE

Model van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen

Het voegende model is de Bijvoegsel III het bestaande model toevoegen :

BIJVOEGSEL BIJ HET VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT
VOOR VRACHTSCHEPEN

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

PROTOCOL VAN 1978
BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL VERDRAG
VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE, 1974

Naam van het schip	Onder- scheidings- nummer of -letters	Haven van Registratie	Draagvermogen van het schip (metrieke tonnen)	Bouwjaar

Scheepstype :

Tankschip dat ruwe olie vervoert (").
Tankschip dat aardolieproducten, geen ruwe olie zijnde, vervoert (").
Tankschip dat ruwe olie/andere aardolieproducten vervoert (").
Vrachtschip, geen tankschip zijn, dat aardolieproducten vervoert (").

Datum van het bouwcontract of van het contract van een ingrijpende verandering of wijziging

Datum waarop de kiel werd gelegd of datum waarop het schip zich in een gelijkaardige toestand bevond of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd aangevraagd

Leveringsdatum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd bevestigd

Hierbij wordt verklaard : Dat het schip werd onderzocht overeenkomstig de eisen geschild in Voorschrift 10 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974; en dat het onderzoek aanroonde dat de roesrand van de romp, de werktuigen en roeibehoren, zoals omschreven in het hiervoor genoemde Voorschrift, in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de voorschriften van voornoemd Protocol.

Dir certificaat blijft geldig tot onder voorbehoud van tussenrijdende onderzoeken om de

Uitgereikt te
(Plaats van de uitreiking van het certificaat)

De 19
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat uitreikt)

(Zegel of stempel, naargelang het geval,
aan de autoriteit belast met het uitreiken van het Certificaat)

(*) Overbodige vermeldingen schrappen.
Dit bijvoegsel moet blijvend worden gehecht aan het Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschepen.

VISITE INTERMEDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

Hierbij wordt verklaard dat, een russenrijdse onderzoek zoals voorzien in Voorschrift 10 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor Beveiling van Mensenlevens op Zee, 1974, heeft plaatsgevonden, waarbij is gebleken, dat het schip voldeed aan de van toepassing zijnde eisen van voornoemd Protocol.

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats
Datum
Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de
(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats
Datum
Volgend te voorzien russenrijds onderzoek de
(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats
Datum
Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de
(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats
Datum
Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de
(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)

Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement
pour navires de charge

Ajoûter le modèle de supplément SI/II/III au modèle existant:

SUPPLEMENT AU CERTIFICAT DE SECURITE
DU MATERIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

PROTOCOLE DE 1978
RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

Nom du navire	Numéro ou lettres d'inscriptions	Port d'immatriculation	Parr en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire :

Navire-citerne transporteur de pétrole brut (").
Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (").
Navire-citerne transporteur de pétrole brut d'autres hydrocarbures (").
Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (").

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminée

Il est certifié: Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au
sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) it inter-
valles de

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

Le 19
(Signature du fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre
le certificat)

(Cacher ou tampon, selon le cas, de l'autorité chargée de délivrer
le certificat)

Model van een uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschepen

Het voegende model van Bijvoegsel aan het bestaande model toe-
voegen:

BIJVOEGSEL RIJ HET UITRUSTINGSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT
VOOR VRACHTSCHEPEN

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

PROTOCOL VAN 1978
BETREFFENDE HET INTERNATIONAAL VERDRAG
VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE, 1974

Naam van het schip	Onder- scheidings- nummer of -letters	Haven van Regis- tratie	Draagvermogen van het schip (metrieke tonnen)	Bouwjaar

Scheepstype:

Tankschip dat ruwe olie vervoert (").
Tankschip dat aardolieprodukten, geen ruwe olie zijnde, vervoert (").
Tankschip dat ruwe olie/andere aardolieprodukten vervoert (").
Vrachtschip, geen tankschip zijnde, dat aardolieprodukten vervoert (x).

Datum van het bouwcontract of van het contract van een ingrijpen-
de verandering of wijziging

Datum waarop de kiel werd gelegd of datum waarop het schip zich
in een gelijkaardige roesrand bevond of datum waarop een ingrijpende
verandering of wijziging werd aangevraagd

Leveringsdatum of datum waarop een ingrijpende verandering of
wijziging werd beëindigd

Hierbij wordt verklaard: Dat het schip werd onderzocht overeen-
komstig de eisen geschild in Voorschrift 8 van Hoofdstuk I van het
Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de
Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974; en dat het onderzoek
aantoonde dat de roestand van de veiligheidsuitrusting, zoals omschre-
ven in het hiervoor genoemde Voorschrift, in alle opzichten voldoende
is en dat het schip voldoet aan de voorschriften van voornoemd Pro-
tocol.

Dit certificaat blijft geldig tot
onder voorbehoud van tussenrijdende onderzoeken om de

Uitgereikt te
(Plaats van de uitreiking van het certificaat)

De 19
(Handtekening van de bevoegde
ambtenaar die het certificaat uit-
reikt)

(Zegel of stempel, naargelang het geval,
van de autoriteit belast met het uitreiken van het Certificaat)

(*) Rayer les mentions inutilés.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat
de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.

(*) Overbodige vermeldingen schrappen.

Dit bijvoegsel moet blijvend worden gehecht aan het Uitrustings-
veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen.

VISITE INTERMEDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la Vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

Hierbij wordt verklaard dat, een tussentijdse onderzoek zoals voorzien in Voorschrift 8 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor Beveiling van Mensenlevens op Zee, 1974, heeft plaatsgevonden, waarbij is gebleken, dat het schip voldeed aan de van toepassing zijnde eisen van voornoemd Protocol.

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats

Datum

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)

In overeenstemming met het bepaalde van Voorschrift 14 van het Verdrag, wordt de geldigheid van dit Certificaat verlengd tot

(Onder)getekend
(Handtekening van bevoegd ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel, naargelang het geval van de autoriteiten)