

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 november 2017

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
van Kaapstad van 2012 inzake
de tenuitvoerlegging van de bepalingen van
het Protocol van 1993 bij het Internationaal
Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging
van vissersvaartuigen van 1977,
gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	13
Advies van de Raad van State	15
Wetsontwerp	20
Overeenkomst van Kaapstad	23
Bijlage – Overeenkomst van Kaapstad	29
Protocol van 1993	86

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 novembre 2017

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord
du Cap de 2012 sur la mise
en œuvre des dispositions du Protocole
de 1993 relatif à la Convention
internationale de Torremolinos de 1977
sur la sécurité des navires de pêche,
fait au Cap le 11 octobre 2014**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	13
Avis du Conseil d'État	15
Projet de loi	20
Accord du Cap	23
Annexe – Accord du Cap	61
Protocole de 1993	197

De regering heeft dit wetsontwerp op 7 november 2017 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 7 novembre 2017.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 24 november 2017 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 24 novembre 2017.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
 PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp beoogt de instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (de Overeenkomst), dat door de Internationale Maritieme Organisatie ("IMO") werd aangenomen op 11 oktober 2012.

Het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 is gewijzigd door het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (het Protocol van 1993), waarin de bepalingen werden geactualiseerd, de verplichte toepassing van de voornaamste hoofdstukken op vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer werd herzien en er werd vastgelegd dat op regionaal niveau kon worden besloten tot toepassing op vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer. Aangezien er nog niet is voldaan aan de vastgelegde minimumvereisten wat de inwerkingtreding betreft, zijn noch het oorspronkelijke Verdrag, noch het Protocol van 1993 in werking getreden.

Het Protocol van 1993 is omgezet geweest in EU-wetgeving door de Richtlijn 97/70/EG van de Raad van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt.

In België is voormelde Richtlijn 97/70/EG omgezet door het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

De toepassing van het Protocol van 1993 in de EU op vissersvaartuigen die onder de vlag varen van een lidstaat, die dienst doen in de territoriale of binnenwateren van een lidstaat of die hun vangst aan land brengen in een haven van een van de lidstaten, komt de veiligheid van dergelijke vaartuigen ten goede. Een gemeenschappelijk veiligheidsniveau

RÉSUMÉ

Le projet vise l'assentiment de la Chambre des représentants à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (l'Accord), qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale ("OMI") le 11 octobre 2012.

La Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche a été modifiée par le Protocole de Torromelinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (le Protocole de 1993), qui a actualisé les dispositions et révisé l'application obligatoire des chapitres principaux aux navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 45 mètres, tout en faisant dépendre d'une décision régionale l'application aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Ni la Convention originaire, ni le Protocole de 1993 ne sont entrés en vigueur, vu que les exigences minimales en matière de ratification n'ont jamais été satisfaites.

Le Protocole a été transposé en législation européenne par la Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

En Belgique la Directive 97/70/CE précitée a été transposée par l'arrêté royal du 21 octobre 2001 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

L'application dudit Protocole de 1993 au niveau communautaire pour les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre, en activité dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales d'un État membre ou débarquant leurs prises dans un port d'un État membre, renforcera la sécurité de ces navires. Un niveau de sécurité commun est ainsi créé, permettant

wordt gecreëerd dat ertoe leidt dat vissersvaartuigen die in eenzelfde gebied dienst doen, op gelijke voet kunnen concurreren zonder dat de veiligheid in het geding komt.

Als gevolg van de diplomatieke conferentie is er een overeenkomst aangenomen ter wijziging van het Protocol van 1993 met de titel "Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977.

De Raad heeft via het Besluit 2014/195 van 17 februari 2014 de lidstaten gemachtigd om de Overeenkomst te ondertekenen, te bekrachtigen of ertoe toe te treden.

Het is in het belang van de maritieme veiligheid en de eerlijke concurrentie dat de Overeenkomst door lidstaten die vissersvaartuigen hebben die onder hun vlag varen en binnen het toepassingsgebied van de Overeenkomst vallen en in hun binnenwateren of territoriale zee dienst doen of vangsten aanlanden in hun haven, wordt bekrachtigd of dat die lidstaten toetreden tot deze Overeenkomst, zodat dat de bepalingen van het Protocol van 1993 in werking kunnen treden. Bovendien kunnen na de inwerkingtreding van de Overeenkomst een aantal bepalingen van het Protocol van 1993 die na de vaststelling van Richtlijn 97/70/EG zijn achterhaald via de IMO worden geactualiseerd.

de garantir des conditions équitables de concurrence pour les navires de pêche en activité dans une même zone, sans compromettre les normes de sécurité.

La conférence diplomatique a abouti à l'adoption d'un accord modifiant le Protocole de 1993, intitulé "Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche".

Avec la Décision 2014/195 du 17 février 2014, le Conseil a autorisé les États membres à signer ou ratifier l'Accord, ou à y adhérer.

Il est dans l'intérêt de la sécurité maritime et d'une concurrence loyale que l'Accord soit ratifié par les États membres dont des navires de pêche battant leur pavillon relèvent du champ d'application de l'Accord et sont en activité dans leurs eaux intérieures ou leurs eaux territoriales, ou débarquent leurs prises dans leurs ports, ou que lesdits États membres adhèrent à l'Accord, afin de garantir l'entrée en vigueur des dispositions du Protocole de 1993. Par ailleurs, l'entrée en vigueur de l'accord permettra l'actualisation ultérieure, au moyen de propositions faites à l'OMI, de plusieurs dispositions du Protocole de 1993 qui sont devenues obsolètes à la suite de l'adoption de la Directive 97/70/CE.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Het doel van het ontwerp

Het ontwerp beoogt de instemming van de Kamer van volksvertegenwoordigers met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (de Overeenkomst), dat door de Internationale Maritieme Organisatie ("IMO") werd aangenomen op 11 oktober 2012.

2. De Overeenkomst

A. Voorafgaande uiteenzetting

België heeft met de wet van 16 augustus 1982 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, en van de Bijlage, opgemaakt te Torremolinos op 2 april 1977 ingestemd met het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977.

Het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 is gewijzigd door het Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (het Protocol van 1993), waarin de bepalingen werden geactualiseerd, de verplichte toepassing van de voornaamste hoofdstukken op vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer werd herzien en er werd vastgelegd dat op regionaal niveau kon worden besloten tot toepassing op vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer. Aangezien er nog niet is voldaan aan de vastgelegde minimumvereisten wat de inwerkingtreding betreft, zijn noch het oorspronkelijke Verdrag, noch het Protocol van 1993 in werking getreden.

Het Protocol van 1993 is omgezet geweest in EU-wetgeving door de Richtlijn 97/70/EG van de Raad van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt.

In België is voormelde Richtlijn 97/70/EG omgezet door het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Les objectifs du projet

Le projet vise l'assentiment de la Chambre des représentants à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (l'Accord), qui a été adoptée par l'Organisation maritime internationale ("OMI") le 11 octobre 2012.

2. L'Accord

A. Note préalable

La Belgique a consenti à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche par la loi de 16 août 1982 portant approbation de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, et de l'Annexe, faites à Torremolinos le 2 avril 1977.

La Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche a été modifiée par le Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (le Protocole de 1993), qui a actualisé les dispositions et révisé l'application obligatoire des chapitres principaux aux navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 45 mètres, tout en faisant dépendre d'une décision régionale l'application aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Ni la Convention originale, ni le Protocole de 1993 ne sont entrés en vigueur, vu que les exigences minimales en matière de ratification n'ont jamais été satisfaites.

Le Protocole a été transposé en législation européenne par la Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

En Belgique la Directive 97/70/CE précitée a été transposée par l'arrêté royal du 21 octobre 2001 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime.

De toepassing van het Protocol van 1993 in de EU op vissersvaartuigen die onder de vlag varen van een lidstaat, die dienst doen in de territoriale of binnenwateren van een lidstaat of die hun vangst aan land brengen in een haven van een van de lidstaten, komt de veiligheid van dergelijke vaartuigen ten goede. Een gemeenschappelijk veiligheidsniveau wordt gecreëerd dat ertoe leidt dat vissersvaartuigen die in eenzelfde gebied dienst doen, op gelijke voet kunnen concurreren zonder dat de veiligheid in het geding komt.

Van 9 tot 11 oktober 2012 heeft de IMO in het Zuid-Afrikaanse Kaapstad een diplomatieke conferentie belegd om te overleggen over de tenuitvoerlegging van het Protocol van 1993 en daarover een overeenkomst te sluiten: de IMO wilde alles in het werk stellen om de inwerkingtreding van het Protocol van 1993 te bevorderen.

Als gevolg van de diplomatieke conferentie is er een overeenkomst aangenomen ter wijziging van het Protocol van 1993 met de titel "Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977.

In overeenstemming met de regels betreffende de externe bevoegdheid overeenkomstig artikel 3, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen de wijzigingen van het Protocol van 1993 onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie, aangezien het Protocol van 1993 is omgezet in EU-wetgeving bij Richtlijn 97/70/EG van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt.

De Europese Unie kan geen partij zijn bij de ontwerpovereenkomst, aangezien de door de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO goedgekeurde versie geen clausule inzake REIO (regionale organisaties voor economische integratie) omvat. De Overeenkomst valt echter wel onder de exclusieve bevoegdheid van de EU, zodat de lidstaten niet autonoom mogen overgaan tot ondertekening en bekrachtiging van de Overeenkomst. Overeenkomstig artikel 2, lid 1, van het Verdrag moet de Raad derhalve lidstaten die vissersvaartuigen hebben die onder hun vlag varen en binnen het toepassingsgebied van de Overeenkomst vallen en in hun binnenwateren of territoriale zee dienst doen of vangsten aanlanden in hun haven, machtigen de Overeenkomst te ondertekenen en te bekrachtigen, of ertoe toe te treden, in het belang van de Unie.

L'application dudit Protocole de 1993 au niveau communautaire pour les navires de pêche battant le pavillon d'un État membre, en activité dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales d'un État membre ou débarquant leurs prises dans un port d'un État membre, renforcera la sécurité de ces navires. Un niveau de sécurité commun est ainsi créé, permettant de garantir des conditions équitables de concurrence pour les navires de pêche en activité dans une même zone, sans compromettre les normes de sécurité.

Une conférence diplomatique a été convoquée par l'OMI au Cap, en Afrique du Sud, du 9 au 11 octobre 2012 en vue d'examiner et d'adopter un accord relatif à la mise en œuvre du Protocole de 1993, dans un effort majeur de la part de l'OMI pour faciliter l'entrée en vigueur du Protocole de 1993.

La conférence diplomatique a abouti à l'adoption d'un accord modifiant le Protocole de 1993, intitulé "Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche".

Conformément aux règles de compétence externe telles que prévues à l'article 3, paragraphe 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les modifications apportées au Protocole de 1993 relèvent de la compétence exclusive de l'Union, étant donné que le Protocole de 1993 a été transposé en législation européenne par la Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

L'Union européenne ne peut devenir partie à l'accord en projet, étant donné que le projet actuel, tel qu'il a été approuvé par le comité de la sécurité maritime de l'OMI, ne prévoit pas de clause relative aux organisations d'intégration économique régionale (OIER). Néanmoins, comme l'Accord porte sur une question relevant de la compétence exclusive de l'UE, les États membres ne sont pas habilités à décider de façon autonome de la signature et de la ratification de l'Accord. Conformément à l'article 2, paragraphe 1^{er}, du Traité, il convient par conséquent que le Conseil autorise les États membres possédant des navires de pêche qui battent leur pavillon, qui relèvent du champ d'application de l'Accord et qui sont en activité dans leurs eaux intérieures ou leurs eaux territoriales, ou qui débarquent leurs prises dans leurs ports, à signer et ratifier l'Accord ou à y adhérer dans l'intérêt de l'Union.

De Raad heeft via het Besluit 2014/195 van 17 februari 2014 de lidstaten gemachtigd om de Overeenkomst te ondertekenen, te bekrachtigen of er toe toe te treden.

Het is in het belang van de maritieme veiligheid en de eerlijke concurrentie dat de Overeenkomst door lidstaten die vissersvaartuigen hebben die onder hun vlag varen en binnen het toepassingsgebied van de Overeenkomst vallen en in hun binnenwateren of territoriale zee dienst doen of vangsten aanlanden in hun haven, wordt bekrachtigd of dat die lidstaten toetreden tot deze Overeenkomst, zodat dat de bepalingen van het Protocol van 1993 in werking kunnen treden. Bovendien kunnen na de inwerkingtreding van de Overeenkomst een aantal bepalingen van het Protocol van 1993 die na de vaststelling van Richtlijn 97/70/EG zijn achterhaald via de IMO worden geactualiseerd.

Ter vrijwaring van de huidige veiligheidsniveaus waarin Richtlijn 97/70/EG voorziet, moeten de lidstaten bij de ondertekening van de Overeenkomst en bij de nederlegging van hun akten van bekrachtiging of toetreding evenwel verklaren dat de ontheffingen krachtens voorschrift 1, lid 6, en voorschrift 3, lid 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij de Overeenkomst met betrekking tot jaarlijkse onderzoeken en een gemeenschappelijke visserijzone of exclusieve economische zone van toepassing moeten worden uitgesloten. Die verklaring moet verder bevatten dat voor vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer uit derde landen die dienst doen in hun territoriale wateren of binnenwateren van de lidstaten of die hun vangst in een van hun havens aan wal brengen de veiligheidsnormen van Richtlijn 97/70/EG gelden, en dat de ontheffingen krachtens voorschrift 3, lid 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij van de Overeenkomst, niet zullen worden aanvaard ten aanzien van vissersvaartuigen uit derde landen.

Het oorspronkelijke Verdrag van Torremolinos, het Protocol van 1993 en de Overeenkomst sluiten geen van allen voorbehoud of verklaringen door de verdragsluitende partijen uit.

B. De inhoud van de Overeenkomst

De Overeenkomst treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop minstens 22 staten, met in totaal minstens 3600 vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer die op volle zee dienst doen, hun instemming tot uitdrukking hebben gebracht door de Overeenkomst te worden gebonden. De drempelwaarde voor het aantal vissersvaartuigen ligt wezenlijk lager dan oorspronkelijk in het Protocol van 1993 was voorzien, waardoor deze waarde waarschijnlijk kan worden bereikt. Krachtens artikel 1 van de Overeenkomst geven

Avec la Décision 2014/195 du 17 février 2014, le Conseil a autorisé les États membres à signer ou ratifier l'Accord, ou à y adhérer.

Il est dans l'intérêt de la sécurité maritime et d'une concurrence loyale que l'Accord soit ratifié par les États membres dont des navires de pêche battant leur pavillon relèvent du champ d'application de l'Accord et sont en activité dans leurs eaux intérieures ou leurs eaux territoriales, ou débarquent leurs prises dans leurs ports, ou que lesdits États membres adhèrent à l'Accord, afin de garantir l'entrée en vigueur des dispositions du Protocole de 1993. Par ailleurs, l'entrée en vigueur de l'accord permettra l'actualisation ultérieure, au moyen de propositions faites à l'OMI, de plusieurs dispositions du Protocole de 1993 qui sont devenues obsolètes à la suite de l'adoption de la Directive 97/70/CE.

Toutefois, afin de préserver les niveaux actuels de sécurité prévus par la Directive 97/70/CE, il convient que les États membres, lors de la signature de l'Accord et du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, publient une déclaration indiquant que les exemptions prévues par la règle 1, alinéa 6, et la règle 3, alinéa 3, du chapitre Ier de l'annexe de l'accord concernant les visites annuelles et une zone de pêche commune ou une zone économique exclusive, respectivement, doivent être exclues de l'application. En outre, ladite déclaration doit aussi préciser que les navires de pêche de pays tiers d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres en activité dans les eaux territoriales ou intérieures des États membres, ou débarquant leurs prises dans leurs ports, sont soumis aux normes de sécurité arrêtées dans la directive 97/70/CE et que les exemptions prévues par la règle 3, alinéa 3, du chapitre Ier de l'annexe de l'Accord ne seront pas acceptées en ce qui concerne de tels navires de pêche de pays tiers.

Ni la Convention originaire de Torremolinos de 1993, ni le Protocole de 1993, ni l'Accord n'excluent que les parties émettent des réserves ou fassent des déclarations.

B. Le contenu du Accord

L'Accord entre en vigueur 12 mois à compter de la date à laquelle 22 États au moins, dont le nombre cumulé de navires de pêche d'une longueur de 24 mètres et plus opérant en haute mer n'est pas inférieur à 3600, auront exprimé leur consentement à être liés par lui. Il s'agit d'une réduction importante, par rapport au Protocole de 1993, du seuil requis pour les navires de pêche qui a maintenant des bonnes chances d'être atteint. En vertu de l'article 1^{er} de l'Accord, les Parties qui ont consenti à l'Accord mettent aussi en exécution les disposition du

Partijen die instemmen met de Overeenkomst ook uitvoering aan de bepalingen van het Protocol van 1993. Die bepaling maakt het dus overbodig dat instemming wordt verleend met het Protocol van 1993 en dat dat Protocol uitdrukkelijk en afzonderlijk wordt geratificeerd.

De Overeenkomst kan van 11 februari 2013 tot 10 februari 2014 in het hoofdkwartier van de IMO worden ondertekend; daarna is toetreding mogelijk. De databanken van de Voedsel- en Landbouworganisatie (FAO) bieden, overeenkomstig het standpunt dat de EU-lidstaten bij de onderhandelingen over de Overeenkomst hebben ingenomen, naar verwachting een objectieve basis om de omvang te bepalen van de vloten die onder de vlag van de bekrachtigende partijen varen; dit komt de snelle inwerkingtreding van de overeenkomst ten goede.

Toepassingsgebied: De bepalingen van de Overeenkomst zijn van toepassing op nieuwe vaartuigen, tenzij hiervoor specifiek andere regelingen zijn getroffen. De Overeenkomst omvat een bepaalde mate van flexibiliteit om de aanvaarding ervan te bevorderen. De bevoegde instanties mogen een plan opstellen en op basis daarvan de bepalingen van hoofdstuk IX (radiocommunicatie) binnen een periode van hoogstens tien jaar alsmede de bepalingen van de hoofdstukken VII (reddingsmiddelen en -voorzieningen), VIII (noodprocedures, appels en brandoefeningen) en X (navigatiemiddelen en -voorzieningen aan boord van vaartuigen) binnen een periode van hoogstens vijf jaar ten uitvoer leggen.

Ontheffingen: De Overeenkomst geeft een bevoegde instantie de mogelijkheid aan elk vaartuig dat onder haar vlag vaart ontheffing te verlenen van eender welke regelgevingsvereiste als zij van mening is dat de toepassing ervan onredelijk en onuitvoerbaar is, gezien het type vaartuig, de weersomstandigheden en het ontbreken van algemene navigatiegevaren. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

a) het vaartuig voldoet aan veiligheidseisen waarvan de bevoegde instantie van mening is dat deze toereikend zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig is bedoeld en die de algemene veiligheid van het vaartuig en de personen aan boord waarborgen;

b) het vaartuig doet uitsluitend dienst in:

i) een gemeenschappelijke visserijzone die is ingesteld in aan elkaar grenzende mariene gebieden die onder de rechtsbevoegdheid vallen van aan elkaar grenzende staten, die deze zone hebben ingesteld met betrekking tot vaartuigen die onder hun vlag varen, in die mate dat en onder de voorwaarden die deze staten overeenkomstig internationaal recht zijn overeengekomen; of

Protocole de 1993. Cette disposition rend donc inutile de donner assentiment et de procéder à la ratification du Protocole de 1993 de manière expresse et distincte.

L'accord sera ouvert à la signature au siège de l'OMI du 11 février 2013 au 10 février 2014 et restera ensuite ouvert aux adhésions. Il est prévu que, comme les États membres de l'UE l'ont préconisé au cours des négociations qui ont abouti à l'Accord, l'utilisation des bases de données détenues par l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) constituera une base objective pour l'estimation des flottes battant pavillon des parties signataires et, partant, facilitera l'entrée en vigueur rapide de l'accord.

Champ d'application: les dispositions de l'Accord s'appliquent aux nouveaux navires, sauf indication expresse contraire. Certaines marges de manœuvre ont été ajoutées par l'Accord pour qu'il puisse être largement accepté. Les administrations peuvent, conformément à un plan établi, mettre en œuvre progressivement les dispositions du chapitre IX (radiocommunications) sur une période n'excédant pas 10 ans, ainsi que les dispositions des chapitres VII (engins et dispositifs de sauvetage), VIII (consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices) et X (équipement et dispositions requis à bord pour la navigation) sur une période n'excédant pas cinq ans.

Exemptions: L'Accord permet à une administration d'exempter un navire autorisé à battre son pavillon de l'une quelconque des exigences réglementaires, si elle estime que l'application en est déraisonnable et irréalisable compte tenu du type de navire, des conditions climatiques et de l'absence de dangers de navigation en général, aux conditions suivantes:

a) le navire est en conformité avec les exigences en matière de sécurité qui, de l'avis de l'administration, sont suffisantes pour le service auquel il est destiné et propres à garantir la sécurité générale du navire et des personnes à bord;

b) le navire est en activité uniquement:

i) dans une zone de pêche commune établie dans des zones maritimes adjacentes relevant de la juridiction d'États voisins qui ont établi cette zone vis-à-vis des navires autorisés à battre leur pavillon, uniquement dans la mesure et aux conditions que ces pays conviennent d'établir à cet égard, conformément au droit international; ou

ii) de exclusieve economische zone van de staat waarvan het de vlag voert, of, indien een lidstaat een zodanige zone niet heeft ingesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die staat, door die staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen, waarvan de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten; of

iii) de exclusieve economische zone, een marien gebied onder de rechtsbevoegdheid van een andere staat of een gemeenschappelijke visserijzone, volgens een overeenkomst tussen de betrokken staten in overeenstemming met het internationale recht, in die mate dat en onder de voorwaarden die deze staten zijn overeengekomen; alsmede;

c) de bevoegde instantie brengt de secretaris-generaal van de IMO op de hoogte van de voorwaarden waaronder de ontheffing krachtens dit lid is verleend.

Onderzoeken en certificaten: Het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen wordt aangepast zodat het vermeldt dat het is afgegeven conform de bepalingen van de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977.

De **regeling met betrekking tot onderzoeken** wordt gewijzigd in verband met de termijnen die gelden voor vracht- en passagiersschepen, namelijk een jaarlijks onderzoek, een verplicht tussentijds onderzoek tussen het tweede en het derde jaar en een onderzoek met het oog op verlenging na hoogstens vijf jaar. Verder worden de coulanceperiodes die gelden na het verstrijken van de termijnen voor onderzoeken geharmoniseerd. Bovendien omvat de overeenkomst een bepaling op basis waarvan een instantie een schip kan vrijstellen van het jaarlijkse onderzoek als de instantie de toepassing van deze vereiste onredelijk en onuitvoerbaar acht.

De nieuwe regeling is in haar geheel strenger: de jaarlijkse en periodieke onderzoeken zijn uitgebreider; aspecten die voorheen in het kader van tussentijdse controles met een bepaalde speelruimte werden gecontroleerd, maken nu deel uit het verplichte periodieke onderzoek; aanvullende onderzoeken met betrekking tot reparaties zijn nu verplicht. Bij de nieuwe maximumperiode van vijf in plaats van vier jaar tot het volgende onderzoek met het oog op verlenging is rekening gehouden met de huidige regeling, waarin al is vastgelegd dat een periode van vijf jaar een optie is. De coulanceperiodes die gelden na het verstrijken van een certificaat zijn nu ook afgestemd op de geharmoniseerde periodes voor

ii) dans la zone économique exclusive d'un État dont il est autorisé à battre pavillon, ou, si cet État n'a pas établi une telle zone, dans une zone située au-delà des eaux territoriales de cet État et adjacente à celles-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales; ou

iii) dans la zone économique exclusive, une zone marine relevant de la juridiction d'un autre État, ou dans une zone de pêche commune, conformément à un accord entre les États intéressés en application du droit international, uniquement dans la mesure et aux conditions que ces États conviennent d'établir à cet égard; et

c) l'administration notifie au secrétaire général de l'OMI les conditions auxquelles l'exemption est accordée en vertu du présent paragraphe.

Visites et certificats: le certificat international de sécurité pour navire de pêche est modifié afin de préciser qu'il est délivré en vertu des dispositions de l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche.

Le **régime des visites** est modifié pour tenir compte des délais prévus pour les navires de transport de marchandises et les navires de transport de passagers, à savoir: une visite annuelle, une visite intermédiaire obligatoire entre la deuxième et la troisième année et une visite de renouvellement après cinq ans au plus. Les périodes de grâce accordées après l'expiration des délais prévus pour les visites sont également harmonisés. L'accord prévoit en outre une disposition permettant aux administrations d'exempter un navire de la visite annuelle si son application est jugée déraisonnable ou impraticable.

Dans l'ensemble, le nouveau régime des visites est plus strict: les visites annuelles et périodiques sont plus complètes; les points qui devaient précédemment être contrôlés dans le cadre des visites intermédiaires discrétionnaires sont inclus dans les visites périodiques obligatoires; les visites supplémentaires sur les travaux de réparation ne sont plus discrétionnaires. Le nouvel intervalle maximal de 5 ans au lieu de 4 ans pour une visite de renouvellement traduit le fait qu'un intervalle de cinq ans était déjà possible dans le cadre du régime actuel. Les périodes de grâce accordées après l'expiration d'un certificat reflètent maintenant aussi les durées de validité harmonisées pour les certificats délivrés à

certificaten die aan andere vaartuigen zijn afgegeven in het kader van SOLAS, waarbij de voornaamste coulan-ceperiode is teruggebracht van vijf naar drie maanden.

C. Raad van State

Het advies van de Raad van State werd integraal gevolgd.

3. De bevoegdheid van de overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door de Overeenkomst

De aangelegenheden die worden geregeld door de Overeenkomst behoren tot de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid. De werkgroep gemengde verdragen heeft in haar vergadering van 20 januari 2014 het exclusief federaal karakter van de Overeenkomst vastgesteld. De Interministeriële Conferentie "Buitenlands Beleid" heeft in haar vergadering van 19 mei 2014 de beslissing van de werkgroep gemengde verdragen goedgekeurd.

4. De verklaring bij toetreding tot de Overeenkomst van Kaapstad 2012

Ter vrijwaring van de huidige veiligheidsniveaus waarin Richtlijn 97/70/EG voorziet, moeten de lidstaten bij de ondertekening van de overeenkomst en bij de nederlegging van hun akten van bekrachtiging of toetreding evenwel verklaren dat de ontheffingen krachtens voorschrift 1, lid 6, en voorschrift 3, lid 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij de Overeenkomst met betrekking tot jaarlijkse onderzoeken en een gemeenschappelijke visserijzone of exclusieve economische zone van toepassing moeten worden uitgesloten. Die verklaring moet verder bevatten dat voor vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer uit derde landen die dienst doen in de Belgische territoriale wateren of binnenwateren of die hun vangst in een Belgische havens aan wal brengen de veiligheidsnormen van Richtlijn 97/70/EG gelden, en dat de ontheffingen krachtens voorschrift 3, lid 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij van de overeenkomst, niet zullen worden aanvaard ten aanzien van vissersvaartuigen uit derde landen.

De verklaring:

In het kader van een regionale regeling krachtens artikel 3, lid 5, van het Protocol van 1993 is België gebonden door de wetgeving van de Europese Unie, namelijk Richtlijn 97/70/EG van de Raad van 11 december 1997 betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt. België zal derhalve op grond daarvan de bepalingen van het

d'autres navires relevant de la convention SOLAS, la période de grâce ayant été réduite pour passer de 5 à 3 mois.

C. Conseil d'État

L'avis du Conseil d'État a été suivi intégralement.

3. La compétence des autorités par rapport aux matières réglées par l'Accord

Les matières réglées par l'Accord relèvent exclusivement de la compétence fédérale. Le 20 janvier 2014, le groupe de travail Traités mixtes a constaté le caractère exclusivement fédéral de l'Accord. Lors de sa réunion du 19 mai 2014, la Conférence interministérielle "Politique étrangère" a approuvé la décision du groupe de travail traités mixtes.

4. Déclaration lors de l'adhésion à l'accord du Cap 2012

Toutefois, afin de préserver les niveaux actuels de sécurité prévus par la directive 97/70/CE, il convient que les États membres, lors de la signature de l'accord et du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, publient une déclaration indiquant que les exemptions prévues par la règle 1, alinéa 6, et la règle 3, alinéa 3, du chapitre Ier de l'annexe de l'accord concernant les visites annuelles et une zone de pêche commune ou une zone économique exclusive, respectivement, doivent être exclues de l'application. En outre, ladite déclaration doit préciser que les navires de pêche de pays tiers d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres en activité dans les eaux territoriales belges ou dans les eaux intérieures belges, ou débarquant leurs prises dans un port belge, sont soumis aux normes de sécurité arrêtées dans la directive 97/70/CE et que les exemptions prévues par la règle 3, alinéa 3, du chapitre Ier de l'annexe de l'accord ne seront pas acceptées en ce qui concerne de tels navires de pêche de pays tiers.

La déclaration:

Dans le cadre d'un arrangement régional autorisé au titre de l'article 3, paragraphe 5, du Protocole de 1993, la Belgique est liée par la législation de l'Union européenne applicable, à savoir la Directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Par conséquent, la Belgique appliquera les dispositions du Protocole de

Protocol van 1993 inzake veiligheidsnormen toepassen op vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer die onder de vlag van derde landen varen en die dienst doen in de Belgische territoriale of binnenwateren of die hun vangst aan land brengen in één van de Belgische havens, overeenkomstig de voorwaarden van de voormelde richtlijn.

Op grond van die regionale regeling zijn de ontheffingen als bedoeld in voorschrift 1, lid 6, van hoofdstuk I van de bijlage bij de Overeenkomst met betrekking tot jaarlijkse onderzoeken en in voorschrift 3, lid 3, van hoofdstuk I van de bijlage daarbij met betrekking tot een gemeenschappelijke visserijzone of exclusieve economische zone niet van toepassing op Belgische vissersvaartuigen en op vissersvaartuigen met een lengte van 24 m of meer uit derde landen die dienst doen in een gemeenschappelijke visserijzone of de Belgische exclusieve economische zone of die hun vangst in de Belgische havens aan wal brengen. Ontheffingen krachtens voorschrift 3, lid 3, van hoofdstuk I van de bijlage bij de Overeenkomst, met betrekking tot een gemeenschappelijke visserijzone of exclusieve economische zone die worden verleend aan vissersvaartuigen die onder het toepassingsgebied van voorschrift 1 van hoofdstuk I van de bijlage bij de Overeenkomst vallen, worden niet aanvaard.

5. De inwerkingtreding van de Overeenkomst

Deze Overeenkomst treedt in werking 12 maanden na de datum waarop ten minste 22 staten, met in totaal ten minste 3 600 vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer die op volle zee dienst doen, hun instemming tot uitdrukking hebben gebracht door de Overeenkomst te worden gebonden.

6. Artikelsgewijze toelichting

Art. 2

Artikel 2 heeft tot doel om gevolg te verlenen aan de overeenkomst.

Art. 3

Artikel 3 heeft tot doel om op expliciete wijze gevolg te verlenen aan de wijzingen van de Bijlage van het Internationaal Verdrag van Torremolinos, voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012, die aangenomen worden door

1993 relatives aux normes de sécurité aux navires de pêche de pays tiers d'une longueur de 24 mètres et plus qui sont en activité dans les eaux intérieures belges ou dans les eaux territoriales belges ou qui débarquent leurs prises dans l'un des ports belges, sous réserve du respect des conditions prévues par la directive précitée.

Dans le cadre de cet arrangement régional, les exemptions prévues à la règle 1, alinéa 6, du chapitre Ier de l'annexe de l'Accord concernant les visites annuelles et à la règle 3, alinéa 3, du chapitre Ier de l'annexe dudit Accord concernant une zone de pêche commune ou une zone économique exclusive ne s'appliquent pas aux navires de pêche belges, ni aux navires de pêche de pays tiers d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres lorsqu'ils opèrent dans une zone de pêche commune ou la zone économique exclusive belge, ou lorsqu'ils débarquent leurs prises dans les ports belges. Les exemptions accordées en vertu de la règle 3, alinéa 3, du chapitre Ier de l'annexe de l'Accord, concernant une zone de pêche commune ou une zone économique exclusive aux navires de pêche relevant du champ d'application de la règle 1 du chapitre Ier de l'annexe de l'Accord ne sont pas acceptées.

5. L'entrée en vigueur de l'Accord

Le présent Accord entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 22 États dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités en haute mer est au moins égal à 3 600 ont exprimé leur consentement à être liés par l'Accord.

6. Commentaire des articles

Art. 2

L'article 2 a pour but de donner effet à l'Accord.

Art. 3

L'article 3 vise à donner effet d'une façon explicite aux modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, modifié par le Protocole de 1993 et l'Accord du Cap du 2012, adoptées par la procédure d'amendement simplifiée, fixée à l'article 11 du Protocole de 1993. Il

middel van de vereenvoudigde amenderingprocedure vastgesteld in artikel 11 van het Protocol van 1993. Het gaat om een wijzigingsprocedure met stilzwijgende instemming.

Art. 4 en 5

De wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart wordt aangepast om vereenvoudigde bekendmaking van wijzigingen aan de bijlage het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 mogelijk te maken. Er wordt van deze gelegenheid gebruikt gemaakt om de vereenvoudigde bekendmaking uit te breiden met de volgende internationale akten: het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 en het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor de Noordzee,

Philippe DE BACKER

s'agit d'une procédure d'amendement avec assentiment tacite.

Art. 4 en 5

La loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime est afin de permettre la publication simplifiée des modifications à l'annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 et l'Accord du Cap du 2012. De cette occasion on en profite d'étendre la modification simplifiée avec les suivantes actes internationaux: la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, fait à Londres le 13 février 2004 et la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

La ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

VOORONTWERP VAN WET**onderworpen aan het advies van de Raad van State**

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (de Overeenkomst), zal volkomen gevolg hebben, onder voorbehoud van hetgeen in artikel 4 van deze wet is bepaald.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (het Protocol van 1993) en de Overeenkomst, die met toepassing van het artikel 11 van het Protocol van 1993 worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet en die krachtens hetzelfde artikel ten aanzien van België in werking treden, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4

In artikel 2, § 1, van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart worden de bepalingen onder 13°, 14° en 15° ingevoegd, luidende:

“13° het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012;

14° het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004;

15° het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.”

AVANT-PROJET DE LOI**soumis à l'avis du Conseil d'État**

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (l'Accord) sortira son plein et entier effet, sous réserve le cas échéant de ce qui est prévu dans l'article 4 de la présente loi.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 (le Protocole de 1993) et l'Accord du Cap du 2012, qui sont adoptées en application de l'article 11 du Protocole de 1993, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption et qui entrent en vigueur à l'égard de la Belgique en vertu du même article, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 4

Dans l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime, sont insérés les 13°, 14° et 15° rédigés comme suit:

“13° la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 et l'Accord du Cap du 2012;

14° la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, fait à Londres le 13 février 2004;

15° la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009.”

Art. 5

In artikel 4 van dezelfde wet worden de bepalingen onder 9°, 10° en 11° ingevoegd, luidende:

“9° de wijzingen aan de bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 aangenomen op basis van het artikel 11 van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977;

10° de wijzigingen aan de bijlage van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 aangenomen op basis van artikel 19 van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004;

11° de wijzingen aan de bijlage van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009 aangenomen op basis van artikel 18 van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.”.

Art. 5

Dans l'article 4 de la même loi, sont insérés les 9°, 10° en 11° rédigés comme suit:

“9° les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 et l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche adoptées sur la base de l'article 11 du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche;

10° les modifications à l'Annexe de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments des navires, fait à Londres le 13 février 2004 adoptées sur la base l'article 19 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments des navires, fait à Londres le 13 février 2004;

11° les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 adoptées sur la base l'article 18 de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009.”.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 61.208/VR VAN 8 MEI 2017**

Op 24 maart 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken, belast met Beliris en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen¹ een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014”.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 2 mei 2017. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, voorzitter, Jo Baert, kamervoorzitter, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero en Koen Muylle, staatsraden, Marianne Dony en Bruno Peeters, assessoren, en Colette Gigot en Annemie Goossens, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur en Joke Goris, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 mei 2017.

*

¹ Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 61.208/VR DU 8 MAI 2017**

Le 24 mars 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes, chargé de Beliris et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé à quarante-cinq jours¹, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014”.

L'avant-projet a été examiné par les chambres réunies le 2 mai 2017. Les chambres étaient composées de Pierre Liénardy, président de chambre, président, Jo Baert, président de chambre, Martine Baguet, Jeroen Van Nieuwenhove, Bernard Blero et Koen Muylle, conseillers d'État, Marianne Dony et Bruno Peeters, assesseurs, et Colette Gigot et Annemie Goossens, greffiers.

Les rapports ont été présentés par Yves Chauffoureaux, premier auditeur et Joke Goris, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 8 mai 2017.

*

¹ Cette prorogation résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État qui dispose que le délai de trente jours est prorogé à quarante-cinq jours dans le cas où l'avis est donné par les chambres réunies en application de l'article 85bis.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp², de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. Artikel 2 van het voorliggende voorontwerp van wet bepaalt dat de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 “bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014” volkomen gevolg zal hebben “onder voorbehoud van hetgeen in artikel 4 van deze wet is bepaald”.

Volgens de gemachtigde ambtenaar

“[is de] bedoeling van deze bepaling (...) dat de wijzingen aan de bijlage bij het van het internationaal verdrag pas gevolg zullen hebben als deze zijn bekend gemaakt in het BS”.

Het spreekt echter vanzelf dat het verplichte karakter van een regel in het interne recht afhangt van de bekendmaking ervan volgens de wettelijk bepaalde vormvoorschriften. Die precisering is dus overbodig en kan worden weggelaten.

2. Artikel 3 van het voorliggende voorontwerp van wet luidt als volgt:

“De wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (het Protocol van 1993) en de Overeenkomst, die met toepassing van het artikel 11 van het Protocol van 1993 worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet en die krachtens hetzelfde artikel ten aanzien van België in werking treden, zullen volkomen gevolg hebben”.

Al moet de Kamer van volksvertegenwoordigers krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag instemmen, er bestaat geen bezwaar tegen dat die instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven³.

² Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

³ Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde wijzigingen van een verdrag: D. Van Eeckhoutte en T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27.

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet², à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

1. L'article 2 de l'avant-projet de loi examiné dispose que l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 “relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014” sortira son plein et entier effet “sous réserve le cas échéant de ce qui est prévu dans l'article 4 de la présente loi”.

Selon le fonctionnaire délégué:

“[is d]e bedoeling van deze bepaling (...) dat de wijzingen aan de bijlage bij het van het internationaal verdrag pas gevolg zullen hebben als deze zijn bekend gemaakt in het BS”.

Il va cependant de soi que le caractère obligatoire d'une norme dépend, en droit interne, de sa publication dans les formes prévues par la loi. Cette précision est donc inutile et peut être omise.

2. L'article 3 de l'avant-projet de loi examiné dispose:

“Les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 (le Protocole de 1993) et l'Accord du Cap de 2012, qui sont adoptées en application de l'article 11 du Protocole de 1993, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption et qui entrent en vigueur à l'égard de la Belgique en vertu du même article, sortiront leur plein et entier effet”.

Bien qu'il résulte de l'article 167, § 2, de la Constitution que la Chambre des représentants doit également donner son assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s'oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement³.

² S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

³ Voir au sujet de la problématique de l'assentiment parlementaire à des modifications simplifiées d'un traité: Dr. Van Eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming. Het probleem van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen”, *TvW*, 2007, 3-27.

In advies 37.954-37.70-37.977-37.978/AV⁴ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarop, het volgende opgemerkt:

“Zowel het Hof van Cassatie⁵ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁶ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4 van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen kennen⁷ en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen”.

Gelet op de technische aard en de afdoend afgebakende inhoud aan de regels van de voornoemde bijlage, lijkt een bepaling houdende voorafgaande instemming met de

Dans l'avis 37.954-37.970-37.977-37.978/AG⁴, l'assemblée générale de la section de législation du Conseil d'État a formulé, à propos de la problématique de l'assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l'observation suivante:

“Tant la Cour de cassation⁵ que la section de législation du Conseil d'État⁶ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour qu'un tel assentiment préalable soit compatible avec l'article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l'article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements⁷ et qu'ils indiquent expressément qu'ils donnent leur assentiment à ces amendements”.

Compte tenu du caractère technique et de l'objet suffisamment circonscrit des règles figurant dans l'Annexe précitée, une disposition approuvant de manière anticipée les

⁴ Op 15 februari 2005 gegeven over:

— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 9 juni 2006 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004” (37.954/AV) (*Parl. St. VI. Parl. 2004-05*, nr. 358/1, 64);

— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.970/AV) (*Parl. St. Ver. Verg. Gem. Gem. Comm. 2004-05*, nr. B-30/1, 25);

— een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de ordonnantie van 23 juni 2005 “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.977/AV) (*Parl. St. Br. Parl. 2004-05*, nr. A-128/1, 25);

— een voorontwerp van wet “houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004” (37.978/AV) (*Parl. St. Senaat 2004-05*, nr. 3-1091/1, 539).

⁵ Voetnoot 35 van het geciteerde advies: Cass., 19 maart 1981, *Arr. Cass.*, 1980-1981, 808; *J.T.*, 1982, 565, en noot J. Verhoeven; Cass., 2 mei 2002, nr. C.99 0518.N.

⁶ Voetnoot 36 van het geciteerde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998 (*Parl. St.*, Senaat, 2001-2002, nr. 2-1235/1, blz. 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij (*Parl. St.*, W.G.R., 2003/2004, nr. 575/1, blz. 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001 (*Parl. St.*, Senaat, 2004-2005, nr. 957/1).

⁷ Voetnoot 37 van het geciteerde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁴ Donné le 15 février 2005 sur:

— un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.954/AG) (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1, p. 64);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.970/AG) (*Doc. parl.*, Ass. réunie Commission communautaire commune, 2004-2005, n° B-30/1, p. 25);

— un avant-projet devenu l'ordonnance du 23 juin 2005 “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.977/AG) (*Doc. parl.*, Parl. Rég. Brux.-Cap., 2004-2005, n° A-128/1, p. 25);

— un avant-projet de loi “portant assentiment au traité établissant une Constitution pour l'Europe, et à l'Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004” (37.978/AG) (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 3-1091/1, p. 539).

⁵ Note 35 de bas de page de l'avis cité: Cass., 19 mars 1981, *Pas.*, 1981, I, p. 779; *J.T.*, 1982, 565, et la note J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99 0518.N.

⁶ Note de bas de page 36 de l'avis cité: Voir notamment l'avis 33.510/3 donné le 28 mai 2002 sur un avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 “portant assentiment à la Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, et aux annexes I et II, faites à Aarhus le 25 juin 1998” (*Doc. parl.*, Sénat, 2001-2002, n° 2-1235/1, p. 48); l'avis 35.792/2/V donné le 20 août 2003 sur l'avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 “portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm le 22 mai 2001, ainsi qu'à ses annexes” (*Doc. parl.*, C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); l'avis 36.170/1 donné le 11 décembre 2003 sur l'avant-projet de loi “portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001” (*Doc. parl.*, Sénat, 2004-2005, n° 957/1).

⁷ Note de bas de page 37 de l'avis cité: Voir notamment les avis cités dans la note précédente.

wijzigingen die met toepassing van die procedure worden aangebracht, aanvaardbaar ten aanzien van de voornoemde principes.

Het voorgaande neemt niet weg dat met toepassing van artikel 11 van het Protocol van 1993 wijzigingen van dat protocol, van de bijlagen daarbij en van de bijlage bij de Overeenkomst van Kaapstad van 2012⁸ aangenomen kunnen worden waarmee de Kamer van volksvertegenwoordigers het eventueel niet eens is. Om de Kamer de mogelijkheid te bieden aan de regering duidelijk te maken dat zij het niet eens is met een bepaalde wijziging, zou het ontwerp het best worden aangevuld met een bepaling die de regering verplicht elke wijziging die overeenkomstig die bepaling is goedgekeurd, binnen een bepaalde termijn aan de Kamer mee te delen.⁹

3. Zoals in de memorie van toelichting wordt uiteengezet, is het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 door België geratificeerd¹⁰ maar is het nooit in werking getreden aangezien nooit is voldaan aan de minimumvereisten inzake de ratificatie. Het Protocol van Torremolinos van 1993 is op internationaal vlak evenmin in werking getreden en is zijnerzijds niet door België geratificeerd. Het heeft echter ten grondslag gelegen aan richtlijn 97/70/EG van de Raad van 11 december 1997 "betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 m of meer bedraagt", die zelf is omgezet bij het koninklijk besluit van 23 oktober 2001 "betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement".

Krachtens artikel 1 van de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 waarmee het voorontwerp beoogt in te stemmen, verbindt België zich er evenwel toe het Protocol van 1993 ten

modifications apportées en application de cette procédure paraît admissible, au regard des principes précités.

Il n'en demeure pas moins que l'article 11 du Protocole de 1993 permet d'adopter des amendements à ce protocole, aux annexes à celui-ci et à celle de l'Accord du Cap de 2012⁸ que la Chambre des représentants pourrait éventuellement désapprouver. Afin de permettre à la Chambre de signaler au gouvernement qu'elle n'approuve pas un amendement déterminé, il serait préférable de compléter le projet par une disposition prévoyant l'obligation pour le gouvernement de notifier dans un délai déterminé à la Chambre tout amendement approuvé conformément à cette disposition⁹.

3. Comme l'explique l'exposé des motifs, la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche a été ratifiée par la Belgique¹⁰ mais n'est jamais entrée en vigueur, les exigences minimales en matière de ratification n'ayant jamais été atteintes. Le Protocole de Torremolinos de 1993 n'est pas non plus entré en vigueur au niveau international et n'a, pour sa part, pas été ratifié par la Belgique. Il a cependant servi de base à la directive 97/70/CE du Conseil du 11 décembre 1997 "instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche de longueur égale ou supérieure à 24 mètres", elle-même transposée par l'arrêté royal du 23 octobre 2001 "instituant un régime harmonisé pour la sécurité des navires de pêche et modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime".

Par l'effet de l'article 1^{er} de l'Accord du Cap de 2012 auquel l'avant-projet vise à porter assentiment, la Belgique s'engage toutefois à donner effet au Protocole de 1993 tel

⁸ Krachtens artikel 2 van die Overeenkomst van Kaapstad van 2012, gelezen in combinatie met artikel 1, lid 3, van dezelfde overeenkomst.

⁹ Voor de formulering hiervan kan inspiratie worden gezocht in bv. de artikelen 3 en 4 van het op 17 december 2015 door de Kamer van volksvertegenwoordigers aangenomen wetsontwerp "houdende instemming met het Protocol van Nagoya inzake toegang tot genetische rijkdommen en de eerlijke en billijke verdeling van voordelen voortvloeiend uit hun gebruik bij het Verdrag inzake biologische diversiteit, en met de bijlage, gedaan te Nagoya op 29 oktober 2010", de artikelen 3 en 4 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest van 4 april 2014 "houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010" en de artikelen 3 en 4 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 25 april 2014 "houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013". Zie in dezelfde zin advies 59.894/1/V, op 26 augustus 2016 gegeven over een voorontwerp van wet "houdende instemming met de Versterkte Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Kazachstan, anderzijds, gedaan te Astana op 21 december 2015" (*Parl. St. Kamer* 2016-17, nr. 2311/001, 20-29).

¹⁰ Instemmingswet van 16 augustus 1982.

⁸ En vertu de l'article 2 de cet Accord du Cap de 2012 lu conjointement avec l'article 1^{er}, paragraphe 3, du même accord.

⁹ Pour la formulation d'une telle disposition, on peut par exemple s'inspirer des articles 3 et 4 du projet de loi adopté par la Chambre des représentants le 17 décembre 2015 "portant assentiment au Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation relatif à la Convention sur la diversité biologique, et à l'annexe, faits à Nagoya le 29 octobre 2010", des articles 3 et 4 du décret de la Communauté flamande et de la Région flamande du 4 avril 2014 "houdende instemming met het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling bij het Protocol van Cartagena inzake bioveiligheid, gedaan te Nagoya op 15 oktober 2010" et des articles 3 et 4 du décret de la Région flamande du 25 avril 2014 "houdende instemming met het Europees verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), opgemaakt in Genève op 26 mei 2000, en met de geactualiseerde voorschriften ADN 2013". Voir dans le même sens l'avis 59.894/1/V donné le 26 août 2016 sur un avant-projet de loi "portant assentiment à l'Accord de partenariat et de coopération renforcé entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Kazakhstan, d'autre part, fait à Astana le 21 décembre 2015" (*Doc. parl.*, Chambre, 2016-2017, n° 2311/001 pp. 20-29).

¹⁰ Loi d'assentiment du 16 août 1982.

uitvoer te leggen zoals het bij de voornoemde overeenkomst is gewijzigd. Die bepaling maakt het dus overbodig dat instemming wordt verleend met het Protocol van 1993 en dat dat Protocol uitdrukkelijk en afzonderlijk wordt geratificeerd.

De memorie van toelichting van het voorontwerp moet op dat punt dan ook worden aangevuld. De steller van de tekst moet erop toezien dat de Franse tekst en de Nederlandse vertaling van het Protocol van 1993 bij het ontwerp worden gevoegd.

Het Protocol van 1993 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 moeten ook in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

que modifié par l'Accord précité. Cette disposition rend donc inutile de donner assentiment et de procéder à la ratification du Protocole de 1993 de manière expresse et distincte.

Il convient dès lors de compléter l'exposé des motifs de l'avant-projet sur ce point. L'auteur du texte veillera à joindre au projet le texte français ainsi que la traduction néerlandaise du Protocole de 1993.

Il conviendra également d'assurer la publication au *Moniteur belge* du Protocole de 1993 et de l'accord du Cap de 2012.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken, van de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en van de staatssecretaris voor de Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid en de staatssecretaris voor de Noordzee zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, gedaan te Kaapstad op 11 oktober 2014 (de Overeenkomst), zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (het Protocol van 1993) en de Overeenkomst, die met toepassing van het artikel 11 van het Protocol van 1993 worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet en die krachtens hetzelfde artikel ten aanzien van België in werking treden, zullen meteen na hun ondertekening aan het Parlement meegedeeld worden en zullen volkomen gevolg hebben op de datum die zij zullen bepalen.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères, de la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et du secrétaire d'État à la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères, la ministre des Affaires sociales et de la Santé publique et le secrétaire d'État à la Mer du Nord sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, fait au Cap le 11 octobre 2014 (l'Accord), sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 (le Protocole de 1993) et l'Accord du Cap du 2012, qui sont adoptées en application de l'article 11 du Protocole de 1993, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption et qui entrent en vigueur à l'égard de la Belgique en vertu du même article, seront communiqués au Parlement aussitôt signés et sortiront leur plein et entier effet à la date qu'ils détermineront.

De Koning meldt elk voorstel van wijziging van de Bijlage als vermeld in het eerste lid, dat aan de Partijen meegedeeld werd door de Depositaris, binnen een termijn van twee maanden aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Binnen een termijn van twee maanden na de mededeling van de Koning, vermeld in het tweede lid, kan de Kamer van volksvertegenwoordigers zich ertegen verzetten dat een wijziging aan de Bijlage als vermeld in het eerste lid, volkomen gevolg zal hebben.

Art. 4

In artikel 2, § 1, van de wet van 24 april 2014 betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart worden de bepalingen onder 13°, 14° en 15° ingevoegd, luidende:

“13° het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012;

14° het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004;

15° het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.”

Art. 5

In artikel 4 van dezelfde wet worden de bepalingen onder 9°, 10° en 11° ingevoegd, luidende:

“9° de wijzigingen aan de bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977, zoals gewijzigd door het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 en de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 aangenomen op basis van het artikel 11 van het Protocol van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977;

10° de wijzigingen aan de bijlage van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater

Le Roi notifie à la Chambre des représentants dans un délai de deux mois toute proposition de modification d'Annexe, comme mentionné au premier alinéa, qui a été communiquée aux Parties par le Dépositaire.

Dans un délai de deux mois suivant la communication du Roi visée au deuxième alinéa, la Chambre des représentants peut s'opposer à ce qu'une modification à l'Annexe, comme mentionné au premier alinéa, sorte son plein et entier effet.

Art. 4

Dans l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 24 avril 2014 relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime, sont insérés les 13°, 14° en 15° rédigés comme suit:

“13° la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 et l'Accord du Cap du 2012;

14° la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004;

15° la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009.”

Art. 5

Dans l'article 4 de la même loi, sont insérés les 9°, 10° en 11° rédigés comme suit:

“9° les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche, telle que modifiée par le Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 et l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche adoptées sur la base de l'article 11 du Protocole de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche;

10° les modifications à l'Annexe de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des

en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004 aangenomen op basis van artikel 19 van het Internationaal Verdrag voor de controle en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, gedaan te Londen op 13 februari 2004;

11° de wijzingen aan de bijlage van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009 aangenomen op basis van artikel 18 van het Internationaal Verdrag van Hongkong voor het veilig en milieuvriendelijk recyclen van schepen, gedaan te Hongkong op 15 mei 2009.”.

Gegeven te Ciergnon, 31 oktober 2017

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid,

Maggie DE BLOCK

De staatssecretaris voor de Noordzee,

Philippe DE BACKER

eaux et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004 adoptées sur la base de l'article 19 de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux et sédiments des navires, faite à Londres le 13 février 2004;

11° les modifications à l'Annexe de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009 adoptées sur la base de l'article 18 de la Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, faite à Hong Kong le 15 mai 2009.”.

Donné à Ciergnon, le 31 octobre 2017

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

La ministre des Affaires sociales et de la Santé publique,

Maggie DE BLOCK

Le secrétaire d'État à la Mer du Nord,

Philippe DE BACKER

**OVEREENKOMST VAN KAAPSTAD
VAN 2012 INZAKE DE
TENUITVOERLEGGING VAN DE
BEPALINGEN VAN HET PROTOCOL
VAN 1993 BIJ HET INTERNATIONAAL
VERDRAG VAN TORREMOLINOS
VOOR DE BEVEILIGING VAN
VISSERSVAARTUIGEN VAN 1977**

**ACCORD DU CAP DE 2012 SUR LA
MISE EN OEUVRE DES DISPOSITIONS
DU PROTOCOLE DE 1993 RELATIF À
LA CONVENTION INTERNATIONALE
DE TORREMOLINOS DE 1977 SUR LA
SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE**

(vertaling)

DE PARTIJEN BIJ DE OVEREENKOMST, LES PARTIES AU PRÉSENT ACCORD,

ERKENNEND de belangrijke bijdrage aan de veiligheid van de zeevaart in het algemeen en aan deze van vissersvaartuigen die kan worden geleverd door de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977,

RECONNAISSANT que la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 peut contribuer de manière appréciable à la sécurité maritime en général et à celle des navires de pêche en particulier,

EVENWEL ERKENNEND dat sommige bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 betreffende het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 aanleiding hebben gegeven tot moeilijkheden bij de tenuitvoerlegging ervan door verschillende Staten met een aanzienlijke vissersvloot onder hun vlag en dat dit de inwerkingtreding van dit Protocol en bijgevolg de tenuitvoerlegging van de bepalingen die erin vervat zijn verhinderd heeft,

RECONNAISSANT TOUTEFOIS que l'application de certaines dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, a suscité des difficultés pour un certain nombre d'États dont une importante flotte de pêche bat le pavillon, ce qui a été un obstacle à l'entrée en vigueur de ce Protocole et, partant, à la mise en œuvre des règles qui y sont énoncées,

Geleid door de wens in onderlinge overeenstemming de strengst mogelijke praktisch uitvoerbare normen vast te stellen voor de beveiliging van vissersvaartuigen die kunnen worden nageleefd door alle betrokken Staten,

DÉSIREUSES d'établir d'un commun accord, en matière de sécurité des navires de pêche, les normes les plus élevées que puissent appliquer dans la pratique tous les États intéressés,

OVERWEGENDE dat deze doelstelling het best kan worden bereikt door het afsluiten van een Overeenkomst betreffende de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het

CONSIDÉRANT que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un Accord sur la mise en oeuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de

Protocol van Torremolinos van 1993 bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977,

ZIJN HET VOLGENDE
OVEREENGEKOMEN:

Artikel 1

Algemene verplichtingen

1) De Partijen bij de Overeenkomst leggen de bepalingen ten uitvoer van:

a) de artikelen in deze Overeenkomst;
en

b) het Protocol van Torremolinos van 1993 betreffende het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (hierna "Protocol van Torremolinos van 1993" genoemd), met uitzondering van artikel 1, paragraaf 1) a), (2) en (3), artikel 9 en artikel 10 van het Protocol als gewijzigd bij deze Overeenkomst.

2) Onder voorbehoud van de wijzigingen voortvloeiend uit deze Overeenkomst, vormen de artikelen in deze Overeenkomst, de artikelen 2 tot 8 en 11 tot 14 van het Protocol van Torremolinos van 1993, de voorschriften in de Bijlage bij het Protocol van Torremolinos, en de voorschriften in de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977 (hierna het "Verdrag van Torremolinos van 1977" genoemd) samen een enkel instrument.

1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Obligations générales

1) Les Parties au présent Accord donnent effet aux dispositions :

a) des articles du présent Accord ; et

b) du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommé le "Protocole de Torremolinos de 1993"), à l'exception des paragraphes 1) a), 2) et 3) de l'article premier, de l'article 9 et de l'article 10 du Protocole, tel que modifié par le présent Accord.

2) Sous réserve des modifications figurant dans le présent Accord, les articles du présent Accord, les articles 2 à 8 et 11 à 14 du Protocole de Torremolinos de 1993, les règles de l'Annexe du Protocole de Torremolinos de 1993 et les règles de l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommée la "Convention de Torremolinos de 1977"), sont considérés et interprétés comme formant un seul et même instrument.

3) De Bijlage bij deze Overeenkomst maakt integraal deel uit van deze Overeenkomst en een verwijzing naar deze Overeenkomst geldt tevens als een verwijzing naar de bijlage ervan.

Artikel 2

Uitlegging en toepassing van het Protocol van Torremolinos van 1993 en van het Verdrag van Torremolinos van 1977

De artikelen 2 tot en met 8 en de artikelen 11 tot en met 14 van het Protocol van Torremolinos van 1993 zijn van toepassing op deze Overeenkomst. Bij de toepassing van deze artikelen, de voorschriften in de Bijlage bij het Protocol van Torremolinos van 1993, en de voorschriften in de Bijlage bij het Verdrag van Torremolinos van 1977, zal een verwijzing naar respectievelijk “dit Protocol” of naar “het Verdrag” geacht worden naar deze Overeenkomst te verwijzen.

Artikel 3

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1) Deze Overeenkomst blijft openstaan voor ondertekening op het Hoofdbureau van de Organisatie van 11 februari 2013 tot 10 februari 2014 en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2) Alle Staten kunnen Partij bij deze Overeenkomst worden als zij tot uitdrukking brengen dat zij ermee instemmen door deze Overeenkomst gebonden te zijn door:

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

3) L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci et toute référence au présent Accord constitue en même temps une référence à son annexe.

Article 2

Interprétation et application du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la Convention de Torremolinos de 1977

Les articles 2 à 8 inclus et les articles 11 à 14 inclus du Protocole de Torremolinos de 1993 s'appliquent dans le cadre du présent Accord. Dans le cadre de l'application de ces articles, des règles figurant dans l'Annexe du Protocole de Torremolinos de 1993 et des règles figurant dans l'Annexe de la Convention de Torremolinos de 1977, les expressions "le présent Protocole" ou "la Convention" doivent être interprétées respectivement comme désignant le présent Accord.

Article 3

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) Le présent Accord est ouvert à la signature au Siège de l'Organisation du 11 février 2013 au 10 février 2014 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2) Tous les États peuvent devenir Parties au présent Accord en exprimant leur consentement à être liés par lui par :

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

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

c) ondertekening mits inachtneming van de procedure vermeld in paragraaf 4) van dit artikel; of

d) toetreding.

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

c) signature soumise à la procédure énoncée au paragraphe 4) du présent article; ou

d) adhésion.

3) Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

4) Een Staat die vóór de datum van aanneming van deze Overeenkomst een instrument met de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot het Protocol van Torremolinos van 1993 heeft neergelegd en die deze Overeenkomst heeft ondertekend overeenkomstig paragraaf 2), c) van dit artikel wordt geacht zijn instemming te hebben verleend om 12 maanden na de datum van aanneming van deze Overeenkomst gebonden te zijn door deze Overeenkomst tenzij deze Staat de depositaris vóór deze datum ervan in kennis stelt dat hij geen beroep wil doen op de in deze paragraaf beschreven vereenvoudigde procedure.

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

4) Un État qui a déposé avant la date d'adoption du présent Accord un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du Protocole de Torremolinos de 1993, ou d'adhésion à celui-ci, et qui a signé le présent Accord conformément aux dispositions du paragraphe 2) c) du présent article est réputé avoir exprimé son consentement à être lié par le présent Accord 12 mois après la date de son adoption, à moins qu'il ne notifie par écrit au dépositaire avant cette date qu'il ne se prévaut pas de la procédure simplifiée énoncée dans le présent paragraphe.

Artikel 4**Inwerkingtreding**

1) Deze Overeenkomst treedt in werking 12 maanden na de datum waarop ten minste 22 Staten, met in totaal ten minste 3.600 vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer die op volle zee dienst doen, hun instemming tot uitdrukking hebben gebracht door de Overeenkomst te worden gebonden.

2) Voor een Staat, die een instrument van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot deze Overeenkomst neerlegt nadat het de vereisten voor de inwerkingtreding is nagekomen maar vóór de datum waarop het in werking treedt, zal de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschieden op de datum waarop deze Overeenkomst in werking treedt of drie maanden na de datum waarop het instrument werd neergelegd indien deze datum eerder valt.

3) Voor een Staat, die een instrument van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van of toetreding tot deze Overeenkomst neerlegt na de datum waarop deze in werking treedt, treedt deze Overeenkomst in werking drie maanden nadat het instrument werd neergelegd.

4) Overeenkomstig artikel 2 van deze Overeenkomst is het neergelegde instrument van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van toepassing op deze gewijzigde Overeenkomst na de datum waarop een wijziging in deze Overeenkomst op basis van artikel 11 van het Protocol van Torremolinos van 1993 wordt geacht te zijn aanvaard.

Article 4**Entrée en vigueur**

1) Le présent Accord entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 22 États dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres exploités en haute mer est au moins égal à 3.600 ont exprimé leur consentement à être liés par lui.

2) Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent Accord, ou d'adhésion à celui-ci, après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur du présent Accord ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3) Pour les États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent Accord, ou d'adhésion à celui-ci, après la date de son entrée en vigueur, le présent Accord prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Accord est réputé avoir été accepté conformément à l'article 11 du Protocole de Torremolinos de 1993, tel qu'appliqué au présent Accord conformément à l'article 2, s'applique au présent Accord dans sa forme modifiée.

TEN BLIJKE WAARVAN de hiertoe door hun respectieve overheden naar behoren gemachtigde ondergetekenden deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN TE Kaapstad op elf oktober tweeduizendveertien

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au bas du présent Accord.

FAIT au Cap, onze octobre deux mille quatorze

BIJLAGE
(vertaling)

**WIJZIGINGEN AAN DE BIJLAGE EN DE AANHANGSELS
VAN HET PROTOCOL VAN TORREMOLINOS VAN 1993
BIJ HET INTERNATIONAAL VERDRAG VAN TORREMOLINOS
VOOR DE BEVEILIGING VAN VISSERSVAARTUIGEN VAN 1977**

**VOORSCHRIFTEN VOOR DE CONSTRUCTIE EN UITRUSTING
VAN VISSERSVAARTUIGEN**

HOOFDSTUK I
ALGEMENE BEPALINGEN

Voorschrift 1 - Toepassing

- 1 De bestaande tekst van het voorschrift wordt vervangen door de volgende:
 - “1) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen in deze bijlage van toepassing op nieuwe vaartuigen.
 - 2) Voor de toepassing van dit Protocol kan de bevoegde overheid besluiten om in alle hoofdstukken de volgende brutotonnenmaat te gebruiken in plaats van lengte (L) als basis voor de meting:
 - a) een brutotonnenmaat van 300 wordt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 24 m;
 - b) een brutotonnenmaat van 950 wordt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 45 m;
 - c) een brutotonnenmaat van 2.000 wordt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 60 m; en
 - d) een brutotonnenmaat van 3.000 wordt beschouwd als gelijkwaardig aan een lengte (L) van 75 m.
 - 3) Elke Partij die zich op de in paragraaf 2) geboden mogelijkheid beroept, dient aan de Organisatie de redenen voor deze beslissingen mee te delen.
 - 4) Indien een Partij tot het besluit is gekomen dat het niet meteen mogelijk is om op bestaande schepen alle maatregelen ten uitvoer te leggen die zijn voorzien in de hoofdstukken VII, VIII, IX en X, kan de Partij, in overeenstemming met een plan, de bepalingen van hoofdstuk IX voor een periode van ten hoogste 10 jaar en de

bepalingen van hoofdstukken VII, VIII en X voor een periode van ten hoogste 5 jaar geleidelijk ten uitvoer leggen.

5) Elke Partij die zich op de in paragraaf 4) geboden mogelijkheid beroept, moet in haar eerste mededeling aan de Organisatie:

- a) te kennen geven welke bepalingen van hoofdstukken VII, VIII, IX en X geleidelijk ten uitvoer gelegd dienen te worden;
- b) de redenen geven voor de overeenkomstig paragraaf (4) genomen beslissing;
- c) een beschrijving van het plan voor de geleidelijke tenuitvoerlegging geven, die respectievelijk binnen de 5 of 10 jaar dient te geschieden; en
- d) in latere mededelingen over de toepassing van dit Protocol een beschrijving geven van maatregelen die zijn genomen om de bepalingen van het Protocol ten uitvoer te brengen en van de vooruitgang die overeenkomstig het gestelde tijdschema voor de uitvoering is geboekt.

6) Zoals bepaald in de voorschriften 7, 1), d) en 9, 1), d) kan de bevoegde Overheid een vaartuig vrijstellen van jaarlijks onderzoek als zij, gelet op het gebied waar het vaartuig wordt ingezet, de uitvoering ervan onredelijk en onuitvoerbaar acht.”

Voorschrift 2 - Definities

2 De bestaande paragraaf 14) wordt geschrapt, de bestaande paragrafen 15) tot 22) worden opnieuw genummerd van 14) tot 21) en de volgende nieuwe paragrafen 22) en 23) worden toegevoegd:

“(22) *Brutotonnenmaat* betekent de brutotonnenmaat die is berekend overeenkomstig de voorschriften voor tonnagemeting van Bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969, of instrumenten die deze wijzigen of vervangen.

(23) *Verjaardatum* betekent de dag en de maand van elk jaar die overeenkomen met de vervaldag van het betrokken Certificaat.”

Voorschrift 3 - Vrijstellingen

3 Paragrafen 3) en 4) worden vervangen door:

“3) De Overheid kan elk vaartuig dat onder haar vlag vaart ontheffing verlenen van eender welke regelgevingsvereiste als zij van mening is dat de toepassing ervan onredelijk en onuitvoerbaar is, gezien het type vaartuig, de weersomstandigheden en het ontbreken van algemene navigatiegevaaren. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- (a) het vaartuig voldoet aan veiligheidsvereisten waarvan deze Overheid van mening is dat deze toereikend zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig is bedoeld en die de algemene veiligheid van het vaartuig en de personen aan boord waarborgen;
- (b) het vaartuig doet uitsluitend dienst in:
 - (i) een gemeenschappelijke visserijzone die is ingesteld in aan elkaar grenzende mariene gebieden die onder de rechtsbevoegdheid vallen van aan elkaar grenzende Staten, die deze zone hebben ingesteld met betrekking tot vaartuigen die onder hun vlag varen, in die mate dat en onder de voorwaarden die deze Staten overeenkomstig internationaal recht zijn overeengekomen; of
 - (ii) de exclusieve economische zone van de Staat waarvan het de vlag voert, of, indien een Staat een zodanige zone niet heeft ingesteld, binnen een gebied buiten en grenzend aan de territoriale zee van die Staat, door die staat vastgesteld overeenkomstig het internationale recht, en dat zich niet verder uitstrekt dan 200 zeemijl van de basislijnen, vanwaar de breedte van zijn territoriale zee wordt gemeten; of
 - (iii) de exclusieve economische zone, een marien gebied onder de rechtsbevoegdheid van een andere Staat of een gemeenschappelijke visserijzone, volgens een overeenkomst tussen de betrokken Staten in overeenstemming met het internationale recht, in die mate dat en onder de voorwaarden die deze Staten zijn overeengekomen; en;
- (c) de Overheid brengt de Secretaris-Generaal op de hoogte van de voorwaarden waaronder de ontheffing krachtens dit lid is verleend.

(4) Een Overheid die op basis van paragraaf (1) of (2) vrijstelling verleent, dient in de mate waarin zulks noodzakelijk is gegevens hierover te verstrekken aan de Organisatie om te verzekeren dat het veiligheidsniveau hoog genoeg is en de Organisatie verspreidt deze gegevens ter informatie onder de andere Partijen.”

4 De bestaande voorschriften 6 tot 11 worden vervangen door de volgende nieuwe voorschriften 6 tot 17:

“Voorschrift 6 - Inspectie en onderzoek

(1) De inspectie en het onderzoek van vaartuigen, wat betreft de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze voorschriften en het toestaan van vrijstellingen erop, wordt uitgevoerd door ambtenaren van de Overheid. De Overheid kan deze inspecties echter toevertrouwen hetzij aan daartoe benoemde deskundigen hetzij aan door haar erkende organisaties.

(2) Een Overheid die inspecteurs benoemt of organisaties erkent om de in paragraaf (1) beschreven inspecties en onderzoeken uit te voeren, dient de benoemde deskundigen of erkende organisaties ten minste te machtigen om:

- (a) de uitvoering van herstellingen aan een vaartuig te eisen; en
- (b) inspecties en onderzoeken desgevraagd uit te voeren als de bevoegde autoriteiten van een Havenstaat hierom verzoeken.

De Overheid doet de Organisatie kennisgeving over de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de machtiging die zij aan door hem benoemde deskundigen of erkende organisaties verleent.

(3) Wanneer een benoemde inspecteur of erkende organisatie vaststelt dat de toestand van het vaartuig of de uitrusting ervan niet wezenlijk overeenkomt met de gegevens van het certificaat, of wanneer een vaartuig niet-zeewaardig wordt bevonden zonder gevaar voor het vaartuig of de personen aan boord, dient deze inspecteur of organisatie onmiddellijk voor corrigerende maatregelen te zorgen en dienen zij de Overheid tijdig in kennis te stellen. Als deze corrigerende maatregelen niet worden genomen, dient het desbetreffende Certificaat te worden ingetrokken en dient de Overheid onmiddellijk in kennis te worden gesteld; als het vaartuig in de haven van een andere Partij aanwezig is, dienen ook de gepaste autoriteiten van de Havenstaat onmiddellijk in kennis te worden gesteld. Wanneer een ambtenaar van de Overheid, een benoemde inspecteur of een erkende organisatie de gepaste autoriteiten van de Havenstaat in kennis heeft gesteld, dient de Overheid van de betrokken Havenstaat de nodige ondersteuning te geven aan deze ambtenaar, inspecteur of organisatie om de verplichtingen uit hoofde van deze voorschriften uit te voeren. De Overheid van de betrokken Havenstaat dient er eventueel voor te zorgen dat het vaartuig niet uitvaart

voordat het zeewaardig is, of dat het de haven pas verlaat als het zich zonder gevaar voor het vaartuig of de personen aan boord naar de gepaste scheepsreparatiewerf kan begeven.

(4) In elk geval dient de Overheid te waarborgen dat de inspectie en het onderzoek volledig en efficiënt gebeurd is en dient zij de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.

Voorschrift 7 - Onderzoeken van reddingsmiddelen en andere uitrusting

(1) De reddingsmiddelen en andere uitrusting voor het redden van mensenlevens waarnaar in paragraaf (2)(a) wordt verwezen, dienen de hieronder aangegeven onderzoeken te ondergaan:

- (a) een eerste onderzoek voordat het vaartuig in dienst wordt gesteld;
- (b) een heronderzoek die wordt verricht met door de Overheid vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, behalve wanneer de voorschriften 13(2), 13(5) en 13(6) van toepassing zijn;
- (c) een periodieke onderzoek binnen de drie maanden vóór of na de tweede verjaardatum of binnen de drie maanden vóór of na de derde verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen dat de plaats inneemt van een van de in paragraaf (1)(d) bedoelde jaarlijkse onderzoeken. Alternatief kan de Overheid besluiten dat het periodieke onderzoek binnen de drie maanden vóór de tweede verjaardatum en drie maanden na de derde verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen wordt uitgevoerd;
- (d) een jaarlijkse onderzoek binnen de drie maanden vóór of na elke verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen; en
- (e) een extra gehele of gedeeltelijke onderzoek, naar gelang van de omstandigheden, dient te gebeuren na een herstelling die het resultaat is van onderzoek dat is voorgeschreven in voorschrift 10 of telkens belangrijke herstellingen of vernieuwingen zijn uitgevoerd. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gecontroleerd wordt of de nodige herstellingen of vernieuwingen daadwerkelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de vakbekwaamheid waarmee zij gebeurden in alle opzichten bevredigend zijn, en dat het vaartuig in alle opzichten deze voorschriften en deze van het thans geldende Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en

als gevolg daarvan door de Overheid afgekondigde wetten, decreten, instructies en regelingen naleeft.

- (2) De onderzoeken bedoeld in paragraaf (1) dienen als volgt te worden uitgevoerd:
- (a) het eerste onderzoek dient de brandbeveiligingssystemen en -apparatuur, reddingsmiddelen en -voorzieningen met uitzondering van radiotoestellen, navigatiemiddelen aan boord van vaartuigen, regelingen voor het aan boord nemen van loodsen en andere uitrusting waarop hoofdstukken II, III, IV, V, VI, VII, VIII en X van toepassing zijn te omvatten, ten einde ervoor te zorgen dat zij in overeenstemming zijn met de vereisten van deze voorschriften, zich in een acceptabele staat bevinden en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is. De brandbeveiligingsplannen, zeevaartkundige publicaties, lichten, vormen, middelen om geluids- en noodsignalen voort te brengen dienen ook onderworpen te zijn aan de bovenvermelde onderzoek om ervoor te zorgen dat zij in overeenstemming zijn met de vereisten van deze voorschriften en eventueel met het geldende Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
 - (b) de heronderzoeken en periodieke onderzoeken dienen te bestaan uit een inspectie van de uitrusting bedoeld in paragraaf (2)(a) om ervoor te zorgen dat ze in overeenstemming is met de betrokken vereisten van deze voorschriften en met het Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, dat ze zich in een acceptabele staat bevindt en geschikt is voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is; en
 - (c) het jaarlijkse onderzoek dient verder te bestaan uit een algemene inspectie van de uitrusting bedoeld in paragraaf (2)(a) om na te gaan of ze overeenkomstig voorschrift 10(1) werd onderhouden en dat ze nog steeds geschikt is voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is.

- (3) De periodieke en jaarlijkse onderzoeken bedoeld in paragrafen (1)(c) en (1)(d) dienen op het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen te worden vermeld.

Voorschrift 8 - Onderzoeken van radiotoestellen

- (1) De onderzoeken van radiotoestellen, met inbegrip van radiotoestellen voor reddingsmiddelen van vaartuigen waarop hoofdstukken VII en IX van

toepassing zijn, dienen te worden onderworpen aan de hierna nader bepaalde onderzoeken:

- (a) een eerste onderzoek voordat het vaartuig in dienst wordt gesteld;
 - (b) een heronderzoek die wordt verricht met door de Overheid vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, behalve wanneer de voorschriften 13(2), 13(5) en 13(6) van toepassing zijn;
 - (c) een periodieke onderzoek binnen de drie maanden vóór of na elke verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen; of een periodieke onderzoek binnen de drie maanden vóór of na de tweede verjaardatum of binnen de drie maanden vóór of na de derde verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen. Alternatief kan de Overheid besluiten dat de periodieke onderzoek binnen de drie maanden vóór de tweede verjaardatum en drie maanden na de derde verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen wordt uitgevoerd; en
 - (d) een extra gehele of gedeeltelijke onderzoek, naar gelang de omstandigheden, dient te gebeuren na een herstelling die het resultaat is van onderzoek dat is voorgeschreven in voorschrift 10 of telkens belangrijke herstellingen of vernieuwingen zijn uitgevoerd. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gecontroleerd wordt of de nodige herstellingen of vernieuwingen daadwerkelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de vakbekwaamheid waarmee zij gebeurden in alle opzichten bevredigend zijn, en dat het vaartuig in alle opzichten deze voorschriften en deze van het thans geldende Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en als gevolg daarvan door de Overheid afgekondigde wetten, decreten, instructies en regelingen naleeft.
- (2) De onderzoeken bedoeld in paragraaf (1) dienen als volgt te worden uitgevoerd:
- (a) het eerste onderzoek dient te bestaan uit een volledige inspectie van de radiotoestellen, met inbegrip van deze die in reddingsmiddelen worden gebruikt, ten einde ervoor te zorgen dat zij in overeenstemming zijn met de vereisten van deze voorschriften; en
 - (b) de heronderzoeken en periodieke onderzoeken dienen te bestaan uit een inspectie van de radiotoestellen, met inbegrip van deze die in

reddingsmiddelen worden gebruikt, ten einde ervoor te zorgen dat zij in overeenstemming zijn met de vereisten van deze voorschriften.

(3) De periodieke onderzoeken bedoeld in paragrafen (1)(c) dienen op het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen te worden vermeld.

Voorschrift 9 - Onderzoeken van constructie, machines en uitrusting

(1) De constructie, machines en uitrusting (met uitzondering van de toestellen die betrekking hebben op voorschriften 7 en 8) bedoeld in paragraaf (2)(a) dienen te worden onderworpen aan de hierna nader bepaalde onderzoeken:

- (a) een eerste onderzoek met inbegrip van een inspectie van de scheepsbodem voordat het vaartuig in dienst wordt gesteld;
- (b) een heronderzoek die wordt verricht met door de Overheid vast te stellen tussenpozen van niet langer dan vijf jaar, behalve wanneer de voorschriften 13(2), 13(5) en 13(6) van toepassing zijn;
- (c) een tussentijdse onderzoek binnen de drie maanden vóór of na de tweede verjaardatum of binnen de drie maanden vóór of na de derde verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen dat de plaats inneemt van een van de in paragraaf (1)(d) bedoelde jaarlijkse onderzoeken. Alternatief kan de Overheid besluiten dat de tussentijdse onderzoek binnen de drie maanden vóór de tweede verjaardatum en drie maanden na de derde verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen wordt uitgevoerd;
- (d) een jaarlijkse onderzoek binnen de drie maanden vóór of na elke verjaardatum van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen;
- (e) ten minste twee inspecties van de buitenzijde van de scheepsbodem tijdens elke periode van vijf jaar, behalve wanneer voorschrift 13(5) van toepassing is. Wanneer voorschrift 13(5) van toepassing is, kan deze periode van vijf jaar worden verlengd om samen te vallen met de geldigheidstermijn van het Certificaat. In geen geval mag de periode tussen deze twee inspecties langer duren dan 36 maanden; en
- (f) een extra gehele of gedeeltelijke onderzoek, naar gelang van de omstandigheden, dient te gebeuren na een herstelling die het resultaat is van onderzoek dat is voorgeschreven in voorschrift 11 of telkens belangrijke herstellingen of vernieuwingen zijn uitgevoerd. De

onderzoek dient zodanig te zijn dat gecontroleerd wordt dat de nodige herstellingen of vernieuwingen daadwerkelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de vakbekwaamheid waarmee zij gebeurden in alle opzichten bevredigend zijn, en dat het vaartuig in alle opzichten deze voorschriften en deze van het thans geldende Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en als gevolg daarvan door de Overheid afgekondigde wetten, decreten, instructies en regelingen naleeft.

(2) De onderzoeken en inspecties bedoeld in paragraaf (1) dienen als volgt te worden uitgevoerd:

- (a) het eerste onderzoek dient te bestaan uit een volledige inspectie van de constructie, machines en uitrusting. Het onderzoek dient zodanig te zijn dat gecontroleerd wordt of de voorzieningen, materialen, afmetingen en uitvoering van de constructie, ketels en andere drukvaten, de toebehoren hiervan, hoofd- en hulpmachines, inclusief de stuurinrichting en de bedieningsinstallatie ervan, elektrische installatie en andere uitrusting in overeenstemming zijn met de vereisten van deze voorschriften, zich in een acceptabele staat bevinden en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is en dat de vereiste stabiliteitsgegevens zijn verstrekt;
- (b) het heronderzoek dient te bestaan uit een inspectie van de constructie, machines en uitrusting bedoeld in paragraaf (2)(a) om ervoor te zorgen dat zij in overeenstemming zijn met de vereisten van deze voorschriften, dat zij zich in een acceptabele staat bevinden en geschikt zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is;
- (c) het tussentijdse onderzoek dient te bestaan uit een inspectie van de constructie, ketels en andere drukvaten, de toebehoren hiervan, de hoofd- en hulpmachines, inclusief de stuurinrichting en de bedieningsinstallatie ervan, en de elektrische installatie om ervoor te zorgen dat deze voldoen voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is;
- (d) het jaarlijkse onderzoek dient verder te bestaan uit een algemene inspectie van de constructie, machines en uitrusting bedoeld in paragraaf (2)(a) om na te gaan of zij overeenkomstig voorschrift 10(1) werden onderhouden en of zij nog steeds geschikt zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is; en
- (e) het onderzoek van de buitenzijde van de scheepsbodem en het onderzoek van aanverwante toestellen die tegelijk worden

geïnspecteerd, dienen zodanig te zijn dat gecontroleerd wordt of zij nog steeds geschikt zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is.

(3) De tussentijdse en jaarlijkse onderzoeken en de inspecties van de buitenzijde van de scheepsbodem bedoeld in paragraaf (1)(c), (1)(d) en (1)(e) dienen op het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen te worden vermeld.

Voorschrift 10 - Onderhoud en staat na onderzoek

(1) De staat van het vaartuig en de uitrusting ervan dienen te worden onderhouden overeenkomstig de bepalingen van deze voorschriften ten einde ervoor te zorgen dat het vaartuig in alle opzichten geschikt is om uit te varen zonder gevaar voor het vaartuig of de personen aan boord.

(2) Zonder de goedkeuring van de Overheid mogen er na het uitvoeren van een onderzoek van het vaartuig in het kader van voorschrift 7, 8 of 9 geen wijzigingen zijn aangebracht aan de structurele regelingen, machines, uitrusting en andere toestellen die vallen onder de onderzoek.

(3) Bij een ongeval met het vaartuig of telkens een defect wordt ontdekt waardoor de veiligheid van het vaartuig of de doeltreffendheid of volledigheid van de reddingsmiddelen of andere uitrusting in gevaar komt, dient de kapitein of de eigenaar van het vaartuig bij de vroegste gelegenheid verslag uit te brengen bij de Overheid, de benoemde deskundige of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor het uitreiken van het betrokken Certificaat. Deze zal onderzoek laten uitvoeren om te bepalen of een onderzoek volgens voorschrift 7, 8 of 9 noodzakelijk is. Als het vaartuig in een haven van een andere Partij aanwezig is, dient de kapitein of de eigenaar tevens de gepaste autoriteiten van de Havenstaat onmiddellijk in kennis stellen en de benoemde inspecteur of erkende organisatie dient vast te stellen of verslag hiervan werd uitgebracht

Voorschrift 11 - Uitreiking of goedkeuring van certificaten

(1) Na een eerste onderzoek of een heronderzoek van een vissersvaartuig dat in overeenstemming is met de betrokken vereisten van de hoofdstukken II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX en X en met andere betrokken vereisten van deze voorschriften, wordt een Certificaat met de naam Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen uitgereikt, behalve aan vaartuigen die zijn vrijgesteld krachtens voorschrift 3(3).

(2) Het in paragraaf (1) bedoelde Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen is vergezeld van een Inventaris van uitrusting.

(3) Wanneer een vaartuig wordt vrijgesteld krachtens en in overeenstemming met de bepalingen van deze voorschriften, met uitzondering van vaartuigen die krachtens voorschrift 3(3) zijn vrijgesteld, wordt behalve het in deze paragraaf voorgeschreven Certificaat een certificaat met de naam Internationaal Certificaat van vrijstelling voor vissersvaartuigen uitgereikt.

(4) De in deze voorschriften bedoelde certificaten worden uitgereikt of goedgekeurd door de Overheid of door een door de Overheid gemachtigde persoon of organisatie. Deze Overheid draagt in elk geval de volledige verantwoordelijkheid voor de certificaten.

Voorschrift 12 - Uitreiking of goedkeuring van certificaten door een andere Partij

Op verzoek van de Overheid kan een Partij een vaartuig doen keuren en indien naar haar oordeel de vereisten van deze voorschriften nageleefd zijn, dient zij de certificaten voor het vaartuig uit te reiken of te laten uitreiken en, in voorkomend geval, in overeenstemming met deze voorschriften de certificaten van het vaartuig goedkeuren of laten goedkeuren. Een aldus uitgereikt certificaat dient een verklaring te bevatten dat het werd uitgereikt op verzoek van de Overheid van de Staat waarvan het schip gerechtigd is de vlag te voeren en het dient dezelfde geldigheid te bezitten en dezelfde erkenning te krijgen als een certificaat dat krachtens voorschrift 11 is uitgereikt.

Voorschrift 13 - Duur en geldigheid van certificaten

(1) Een Internationaal Scheepsveiligheidscertificaat wordt afgegeven voor een door de Overheid vastgestelde periode van ten hoogste vijf jaar. Een Internationaal Certificaat van vrijstelling voor vissersvaartuigen is niet langer geldig dan de termijn van het certificaat waarnaar het verwijst.

- (2)
- (a) Indien het heronderzoek binnen drie maanden vóór de vervaldatum van het bestaande certificaat is voltooid, is, ondanks de vereisten van paragraaf (1), het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van het heronderzoek tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat vallende datum.
 - (b) Indien het heronderzoek na de vervaldatum van het bestaande certificaat is voltooid, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum van voltooiing van de heronderzoek tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat vallende datum.
 - (c) Indien het heronderzoek meer dan drie maanden vóór de vervaldatum van het bestaande certificaat is voltooid, is het nieuwe certificaat

geldig vanaf de datum van voltooiing van het heronderzoek tot een ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat vallende datum.

(3) Indien een certificaat wordt afgegeven voor een periode van minder dan vijf jaar, mag de Overheid de geldigheidsduur van het certificaat tot na de vervaldatum verlengen met een in paragraaf (1) vermelde maximumperiode, mits de in voorschriften 7, 8 en 9 bedoelde onderzoeken die van toepassing zijn wanneer een certificaat voor een periode van vijf jaar wordt uitgereikt, naar behoren worden uitgevoerd.

(4) Indien een heronderzoek is voltooid en er geen nieuw certificaat kan worden uitgereikt of aan boord van het schip worden geplaatst vóór de vervaldatum van het bestaande certificaat, kan een Overheid, of een erkend beveiligingsbedrijf namens de Overheid, het bestaande certificaat goedkeuren; een dergelijk certificaat mag niet langer dan vijf maanden na de vervaldatum van het certificaat als geldig worden geaccepteerd.

(5) Indien een schip zich op het moment dat een certificaat vervalt niet in een haven bevindt waarin het onderzocht moet worden, mag de Overheid de geldigheidsduur van het certificaat verlengen, maar deze verlenging wordt uitsluitend verleend om het schip de gelegenheid te geven de reis naar de haven waar het moet worden onderzocht te voltooien, en dan nog uitsluitend in gevallen waarin het gepast en redelijk lijkt dit te doen. Een certificaat mag ten hoogste drie maanden worden verlengd, en een dergelijke verlenging geeft een schip niet het recht om, na aankomst in de haven waarin het onderzocht moet worden, deze haven weer zonder nieuw certificaat te verlaten. Na voltooiing van de heronderzoek is het nieuwe certificaat geldig tot ten hoogste vijf jaar na de vervaldatum van het bestaande certificaat voordat de verlenging werd toegekend.

(6) In bijzondere door de Overheid vastgelegde omstandigheden hoeft een nieuw certificaat zoals vereist door paragraaf (2)(b) of (5) niet te worden gedateerd vanaf de vervaldatum van het bestaande Certificaat. In deze bijzondere omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig tot een ten hoogste vijf jaar na de datum van de voltooiing van het heronderzoek vallende datum.

(7) Indien een jaarlijkse, tussentijdse of periodieke onderzoek voor de in de betrokken voorschriften gespecificeerde termijn is voltooid, dan:

- (a) dient de op het certificaat vermelde verjaardatum middels een verklaring te worden gewijzigd in een datum die ten hoogste drie maanden na de datum van voltooiing van de onderzoek valt;

- (b) dient de volgende volgens de desbetreffende voorschriften vereiste jaarlijkse, tussentijdse of periodieke onderzoek te worden voltooid op het door deze voorschriften voorgeschreven tijdstip met gebruikmaking van de nieuwe verjaardatum; en
 - (c) mag de vervaldatum ongewijzigd blijven, mits, volgens het geval, er één of meer jaarlijkse, tussentijdse of periodieke onderzoeken worden uitgevoerd zodat de door de betrokken voorschriften voorgeschreven maximale tijdsintervallen tussen de onderzoeken niet worden overschreden.
- (8) Een certificaat dat krachtens voorschrift 11 of 12 wordt uitgereikt, verliest zijn geldigheid in onderstaande gevallen:
- (a) indien de desbetreffende onderzoeken en inspecties niet binnen de in voorschriften 7(1), 8(1) en 9(1) aangegeven periodes worden voltooid;
 - (b) indien het certificaat niet overeenkomstig deze voorschriften middels een verklaring is aangepast; en
 - (c) wanneer een schip wordt omgevlagd. Een nieuw certificaat wordt pas uitgereikt nadat de Overheid die het nieuwe certificaat uitreikt er volledig van overtuigd is dat het schip voldoet aan de vereisten van voorschriften 10(1) en 10(2). Bij het omvlaggen van een schip tussen Partijen, verstrekt de Overheid onder wier vlag het schip voordien voer aan de Overheid zo spoedig mogelijk kopieën van het voor de omvlagging op het schip aanwezige certificaat alsmede kopieën van de beschikbare onderzoeksrapporten, indien hierom binnen de drie maanden na het omvlaggen wordt verzocht.

Voorschrift 14 - Modellen van certificaten en inventaris van uitrusting

De vorm van de certificaten en de inventaris van uitrusting moet overeenkomen met de modellen in het aanhangsel bij de Bijlage bij dit Protocol. Indien een andere taal dan het Engels of het Frans wordt gebruikt, dient de tekst vergezeld te gaan van een vertaling in een van deze talen.

Voorschrift 15 - Beschikbaarheid van certificaten

De krachtens voorschriften 11 en 12 uitgereikte certificaten staan aan boord te allen tijde gemakkelijk ter beschikking om te worden geraadpleegd.

Voorschrift 16 - Erkenning van certificaten

Certificaten die worden uitgereikt op gezag van een Partij worden voor de toepassing van dit Protocol erkend door de andere Partij. Zij worden door de andere Partij beschouwd als bezittende dezelfde geldigheid als door haar zelf uitgereikte certificaten.

Voorschrift 17 - Voorrechten

Op de voorrechten van dit Protocol kan geen aanspraak worden gemaakt door vaartuigen die niet over de geschikte geldige certificaten beschikken.”

HOOFDSTUK V**BESCHERMING TEGEN, ALSMEDE OPSPOREN, BLUSSEN EN
BESTRIJDEN VAN BRAND****DEEL A - ALGEMEEN****Voorschrift 1 - Algemeen**

5 De bestaande tekst van het voorschrift wordt vervangen door de volgende:

“(1) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, geldt dit hoofdstuk voor vaartuigen waarvan de lengte 45 m of meer bedraagt.

(2) Eén van de volgende beschermingsmethodes moet worden gebruikt in accommodatie en dienstruimten:

- (a) Methode IF - Constructie van alle scheidingsschotten uit onbrandbare scheidingsschotten van klasse “A” of “B”, over het algemeen zonder de installatie van een detectie- of sprinklerinstallatie in de accommodatie en dienstruimten; of
- (b) Methode IIF - Het installeren van een automatisch brandalarm- en brandontdekkingssysteem voor het detecteren en doven van brand in alle ruimten waarin het ontstaan van een brand kan worden verwacht, in het algemeen zonder beperkingen ten aanzien van het type van de scheidingsschotten; of
- (c) Methode IIIF - Het installeren van een automatisch brandalarm- en brandontdekkingssysteem in alle ruimten waarin het ontstaan van een brand kan worden verwacht, in het algemeen zonder beperkingen ten aanzien van het type van de scheidingsschotten, met dien verstande dat

de oppervlakte van enige ruimte of ruimten voor accommodatie die door een schot van klasse “A” of “B” dienen te worden begrensd, in geen geval meer dan 50 m² mag bedragen. De Overheid kan voor ruimten voor algemeen gebruik echter een grotere oppervlakte toestaan.

(3) De vereisten voor het gebruik van onbrandbaar materiaal bij de constructie en het isoleren van scheidingsschotten van ruimten voor machines, controlestations enz. en ingesloten ruimten voor trappen en de gangen zijn gemeenschappelijk voor de drie methodes.”

HOOFDSTUK VII

REDDINGSMIDDELEN EN-VOORZIENINGEN

DEEL B - VEREISTEN WAARAAN DE VAARTUIGEN MOETEN VOLDOEN

Voorschrift 5 - Aantallen en types reddingsboten en -vlotten

6 De nieuwe paragrafen (5), (6) en (7) worden na de bestaande paragraaf (4) ingelast:

“(5) Wanneer de in paragraaf (3)(a) bedoelde regeling de normale werking van het vaartuig verstoort, kan de Overheid besluiten dat vaartuigen, in plaats van te voldoen aan de vereisten, reddingsboten mogen voeren die maar van één zijde van het vaartuig te water kunnen worden gelaten. Deze reddingsboten dienen gezamenlijk voldoende ruimte te bieden aan ten minste 200 % van het totale aantal opvarenden op voorwaarde dat de reddingsboten die voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden gemakkelijk naar de andere zijde van het vaartuig kunnen worden overgebracht waar zij veilig en snel te water kunnen worden gelaten.

(6) Ingeval een reddingsboot verloren gaat of onbruikbaar wordt, dienen er aan beide zijden voldoende reddingsboten ter beschikking te staan, met inbegrip van de reddingsboten die op een plaats zijn opgesteld om te worden overgebracht naar de andere zijde, om ruimte te bieden aan het totale aantal opvarenden. De overbrenging dient gemakkelijk te kunnen gebeuren, op een enkel niveau op het open dek en alle reddingsboten moeten vrij zijn van elk obstakel om beknelling te voorkomen en het gebruik ervan te vergemakkelijken.

(7) Wanneer de in paragraaf(3)(b) getroffen regeling een normaal gebruik van het vaartuig in de weg staat, kan de Overheid besluiten dat vaartuigen, in plaats van te voldoen aan de vereisten, andere gelijkwaardige apparaten voeren voor het redden van

mensen uit het water, rekening houdend met het gebied waar het vaartuig actief is en de operationele voorwaarden ervan.”

- 7 De bestaande paragrafen (5) en (6) worden opnieuw genummerd als (8) en (9).

HOOFDSTUK IX

RADIOCOMMUNICATIE

DEEL A - TOEPASSING EN DEFINITIES

Voorschrift 1 - Toepassing

- 8 Aan het einde van de bestaande paragraaf (2) wordt de volgende nieuwe zin toegevoegd:

“Ondanks de bepalingen in paragraaf (1) kan de Overheid toestaan dat het bestaande radiocommunicatiesysteem verder wordt gebruikt aan boord van bestaande vissersvaartuigen, op voorwaarde dat de Overheid ervan overtuigd is dat het gelijkwaardig is aan de vereisten in dit hoofdstuk.”

AANHANGSEL

CERTIFICATEN EN INVENTARIS VAN UITRUSTING

9 De bestaande tekst van het Aanhangsel wordt vervangen door de volgende:

“1 Model van het Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen

INTERNATIONAAL VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Bij dit Certificaat hoort een
Inventaris van Uitrusting

(Officiële stempel)

(Staat)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de
Tenuitvoerlegging van de Bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal
Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977

op gezag van de Overheid van

(naam van de staat)

door

(gemachtigde persoon of organisatie)

Gegevens van het vaartuig¹

Naam van het vaartuig.....
 Identificatienummers of –letters.....
 Haven van registratie.....
 Lengte (L) (voorschrift I/2(5))/
 Brutotonnenmaat (voorschrift I/2(22))².....
 Zeegebieden waar het schip mag varen (voorschrift IX/2).....
 Datum van het bouwcontract of datum van het contract voor een ingrijpende verbouwing.....
 Datum waarop de kiel werd gelegd of het vaartuig zich in een soortgelijk stadium van bouw
 bevond overeenkomstig voorschrift I/2(1)(c)(ii) of (1)(c)(iii).....
 Datum van oplevering of voltooiing van een ingrijpende verbouwing.....

¹ Eventueel kunnen de gegevens van het vaartuig horizontaal in kaders worden aangebracht.

² Schrappen wat niet van toepassing is.

HIERMEDE WORDT VERKLAARD:

- 1.1 Dat het vaartuig werd gekeurd overeenkomstig de vereisten van voorschriften I/7, I/8 en I/9 van het Protocol.
- 1.2 Dat het vaartuig onderworpen/niet onderworpen is aan jaarlijkse onderzoeken bedoeld in voorschriften I/7(1)(d) en I/9(1)(d) van het Protocol.
- 2 Dat uit de onderzoek blijkt dat:
 - 2.1 de staat van de constructie, machines en uitrusting die is vastgelegd in voorschrift I/9 bevredigend was en dat het vaartuig voldoet aan de betrokken vereisten van de hoofdstukken II, III, IV, V en VI van het Protocol (met uitzondering van deze met betrekking tot de brandbeveiligingssystemen en -apparatuur en brandbeveiligingsplannen);
 - 2.2 de laatste twee inspecties van de buitenzijde van de scheepsbodem vonden plaats op

.....	e	.....
...	n	.....
(datum)		(datum)
 - 2.3 het vaartuig voldoet aan de vereisten van het Protocol wat betreft brandbeveiligingssystemen en -apparatuur en brandbeveiligingsplannen;
 - 2.4 de brandbeveiligingsapparatuur en de uitrusting van de reddingsboten, reddingsvlotten en hulpverleningsboten waren voorzien overeenkomstig de vereisten van het Protocol;
 - 2.5 het vaartuig was voorzien van een lijnwerper en radiotoestellen die worden gebruikt in reddingsmiddelen overeenkomstig de vereisten van het Protocol;
 - 2.6 het vaartuig voldeed aan de vereisten van het Protocol wat betreft radiotoestellen;
 - 2.7 het functioneren van de in reddingsmiddelen gebruikte radiotoestellen voldeed aan de vereisten van het Protocol;
 - 2.8 het vaartuig voldeed aan de vereisten van het Protocol wat betreft navigatiemiddelen aan boord van vaartuigen, middelen voor het aan boord nemen van loodsen en zeevaartkundige publicaties;
 - 2.9 het vaartuig was voorzien van lichten, vormen, middelen om geluids- en noodsignalen voort te brengen overeenkomstig de vereisten van het Protocol en het geldende Verdrag inzake internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;

2.10 het vaartuig in elk ander opzicht voldeed aan de relevante vereisten van het Protocol.

3 Dat een/geen³ Internationaal Certificaat van vrijstelling voor vissersvaartuigen werd uitgereikt.

Dit certificaat heeft een geldigheidsduur tot.....⁴ onder voorbehoud van de jaarlijkse, tussentijdse en periodieke onderzoeken en inspecties van de buitenzijde van de scheepsbodem overeenkomstig de voorschriften I/7, I/8 en I/9 van het Protocol.

Uitgereikt te.....
(Plaats van uitreiking van het Certificaat)

.....
(Datum van uitreiking)

.....
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar die het Certificaat uitreikt)

(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

³ Schrappen wat niet van toepassing is.

⁴ Vul de vervaldatum in die de Overheid heeft bepaald overeenkomstig voorschrift I/13/(1) van het Protocol. De dag en de maand van deze datum komen overeen met de verjaardatum bedoeld in voorschrift I/2(23), tenzij deze is gewijzigd overeenkomstig voorschrift I/13(7).

Goedkeuring van de jaarlijkse en tussentijdse onderzoeken betreffende constructie, machines en uitrusting bedoeld in paragraaf 2.1 van dit Certificaat

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/9 van het Protocol voorgeschreven onderzoek is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Jaarlijkse onderzoek: Getekend:.....
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

Jaarlijkse/tussentijdse⁵ onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

Jaarlijkse/tussentijdse⁶ onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

Jaarlijkse onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

⁵ Schrappen wat niet van toepassing is.

⁶ Schrappen wat niet van toepassing is.

Jaarlijkse/tussentijdse onderzoek overeenkomstig voorschrift I/13(7)(c)

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/9 en I/13(7)(c) van het Protocol voorgeschreven jaarlijkse/tussentijdse onderzoek is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring van onderzoeken van de buitenzijde van de scheepsbodem⁷

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/9 van het Protocol voorgeschreven inspectie is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Eerste inspectie

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Tweede inspectie:

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

⁷ Er kan in bijkomende keuringen worden voorzien.

Goedkeuring van de jaarlijkse en periodieke onderzoeken betreffende reddingsmiddelen en andere uitrusting bedoeld in paragrafen 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 en 2.9 van dit Certificaat

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/7 van het Protocol voorgeschreven onderzoek is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Jaarlijkse onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

Jaarlijkse/periodieke⁸ onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

Jaarlijkse/periodieke⁹ onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

Jaarlijkse onderzoek: Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)
Plaats:
Datum:
(Zegel of stempel van de autoriteit)

⁸ Schrappen wat niet van toepassing is.

⁹ Schrappen wat niet van toepassing is.

Jaarlijkse/periodieke onderzoek overeenkomstig voorschrift I/13(7)(c)

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/7 en I/13(7)(c) van het Protocol voorgeschreven jaarlijkse/periodieke¹⁰ onderzoek is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring van de periodieke onderzoeken betreffende radiotoestellen bedoeld in de paragrafen 2.6 en 2.7 van dit Certificaat

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/8 van het Protocol voorgeschreven onderzoek is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Periodieke onderzoek:

Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Periodieke onderzoek:

Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Periodieke onderzoek:

Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Periodieke onderzoek:

Getekend:

¹⁰ Schrappen wat niet van toepassing is.

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Periodieke onderzoek overeenkomstig voorschrift I/13(7)(c)

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat uit een in voorschrift I/8 en I/13(7)(c) van het Protocol voorgeschreven periodieke onderzoek is gebleken dat het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol.

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring voor het verlengen van het Certificaat dat minder dan 5 jaar geldt indien voorschrift I/13(3) van toepassing is

Het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol en dit Certificaat wordt overeenkomstig voorschrift I/13(3) van het Protocol als geldig aanvaard tot

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring indien de heronderzoek is voltooid en voorschrift I/13(4) van toepassing is

Het vaartuig voldoet aan de relevante vereisten van het Protocol en dit Certificaat wordt overeenkomstig voorschrift I/13(4) van het Protocol als geldig aanvaard tot.....

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring om de geldigheid van het Certificaat te verlengen tot de haven van onderzoek of voor een extra termijn indien voorschrift I/13(5) van toepassing is

Het Certificaat wordt overeenkomstig voorschrift I/13(5) als geldig aanvaard tot.....

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring om de verjaardatum te vervroegen indien voorschrift I/13(7) van toepassing is

Overeenkomstig voorschrift I/13(7) van het Protocol is de nieuwe verjaardatum.....

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Overeenkomstig voorschrift I/13(7) van het Protocol is de nieuwe verjaardatum.....

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

2 Model van het Certificaat van Vrijstelling

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING VOOR VISSERSVAARTUIGEN

(Officiële stempel)

(Staat)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van de Overeenkomst van Kaapstad van 2012 inzake de
Tenuitvoerlegging van de Bepalingen van het Protocol van 1993 bij het Internationaal
Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen van 1977

Op gezag van de Overheid van

.....

(naam van de staat)

door

.....

(gemachtigde persoon of organisatie)

Gegevens van het vaartuig¹¹

Naam van het vaartuig:

Identificatienummers of -letters:

Haven van registratie:

Lengte (L) (voorschrift I/2(5)):

Brutotonnage (voorschrift I/2(22))¹²:

HIERMEDE WORDT VERKLAARD:

Dat het vaartuig, onder de bevoegdheid verleend bij voorschrift
vrijgesteld is van de bepalingen van.....

Eventuele voorwaarden die aan de uitreiking van het Certificaat van vrijstelling zijn
verbonden:

.....

Dit Certificaat is geldig tot..... op voorwaarde dat het Internationaal
Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen, waaraan dit Certificaat is gehecht, nog geldig is.

¹¹ Eventueel kunnen de gegevens van het schip horizontaal in kaders worden aangebracht.

¹² Schrappen wat niet van toepassing is.

Uitgereikt te.....
(Plaats van uitreiking van het Certificaat)

.....
(Datum van uitreiking)

.....
(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar die het Certificaat uitreikt)

(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

**Goedkeuring voor het verlengen van het Certificaat dat minder dan 5 jaar geldt indien
voorschrift I/13(3) van toepassing is**

Dit Certificaat blijft overeenkomstig voorschrift I/13(3) van het Protocol geldig tot
..... op voorwaarde dat het Internationaal Veiligheidscertificaat voor
vissersvaartuigen, waaraan dit Certificaat is gehecht, nog geldig is.

Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring indien de heronderzoek is voltooid en voorschrift I/13(4) van toepassing is

Dit Certificaat blijft overeenkomstig voorschrift I/13(4) van het Protocol geldig tot
..... op voorwaarde dat het Internationaal Veiligheidscertificaat voor
vissersvaartuigen, waaraan dit Certificaat is gehecht, nog geldig is.

Getekend:
(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

Goedkeuring om de geldigheid van het Certificaat te verlengen tot de haven van onderzoek of voor een extra termijn indien voorschrift I/13(5) van toepassing is

Het Certificaat wordt overeenkomstig voorschrift I/13(5) van het Protocol als geldig aanvaard tot op voorwaarde dat het Certificaat waaraan dit Certificaat is gehecht, nog geldig is.

Getekend:

(Handtekening van de gemachtigde
ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit)

3 Model van het supplement bij het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen

INVENTARIS VAN UITRUSTING VOOR HET INTERNATIONAAL VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Deze inventaris dient permanent aan het Internationaal Veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen te worden gehecht.

INVENTARIS VAN UITRUSTING OM TE VOLDOEN AAN DE OVEREENKOMST
VAN KAAPSTAD VAN 2012 INZAKE DE TENUITVOERLEGGING VAN DE
BEPALINGEN VAN HET PROTOCOL VAN 1993 BIJ HET INTERNATIONAAL
VERDRAG VAN TORREMOLINOS VOOR DE BEVEILIGING VAN
VISSERSVAARTUIGEN VAN 1977

1 Gegevens van het vaartuig

Naam van het vaartuig:
 Identificatienummers of -letters:
 Haven van registratie:
 Lengte (L) (voorschrift I/2(5))/
 Brutotonnage (voorschrift I/2(22))¹³

2 Bijzonderheden omtrent reddingsmiddelen

1	Totaal aantal personen waarvoor reddingsmiddelen beschikbaar zijn	.....	.....
		Bakboord	Stuurboord
2	Totaal aantal reddingsboten	.....	.....
2.1	Totaal aantal personen waaraan deze plaats bieden	.....	.....
2.2	Aantal gedeeltelijk overdekte reddingsboten (voorschrift VII/18)	.....	.....
2.3	Aantal geheel overdekte reddingsboten (voorschrift VII/19)	.....	.....

3	Aantal hulpverleningsboten	.....
3,1	Aantal boten dat is opgenomen in bovenstaand aantal reddingsboten	.....

¹³ Schrappen wat niet van toepassing is.

4	Reddingsvlotten	.....
4.1	Reddingsvlotten waarvoor goedgekeurde inrichtingen voor het te water laten nodig zijn	.....
4.1.1	Aantal reddingsvlotten	.....
4.1.2	Aantal personen waaraan deze plaats bieden	.....
4.2	Reddingsvlotten waarvoor geen goedgekeurde inrichtingen voor het te water laten nodig zijn	.....
4.2.1	Aantal reddingsvlotten	.....
4.2.2	Aantal personen waaraan deze plaats bieden	.....
5	Aantal reddingsboeien	.....
6	Aantal reddingsvesten	.....
7	Overlevingspakken	.....
7.1	Totaal aantal	.....
7.2	Aantal overlevingspakken dat voldoet aan de eisen voor overlevingspakken	.....
8	Aantal thermische beschermingsmiddelen ¹⁴	.....
9	Radiotoestellen voor reddingsmiddelen	.....
9.1	Aantal radar-transponders	.....
9.2	Aantal voor zenden en ontvangen geschikte VHF-radiotoestellen	.....

¹⁴ Behalve die welke vereist zijn op grond van voorschrift VII/17(8)(xxxi), en voorschrift VII/20(5)(a)(xxiv) en VII/23(2)(b)(xiii).

3 Bijzonderheden omtrent de radiovoorzieningen

	Toestel	Aanwezige voorziening
1	Primaire systemen	
1.1	VHF-radio-installatie	
1.1.1	DSC-encoder	.....
1.1.2	DSC-luisterdienstontvanger	.....
1.1.3	Radiotelefonie	.....
1.2	MF-radio-installatie	
1.2.1	DSC-encoder	.....
1.2.2	DSC-luisterdienstontvanger	.....
1.2.3	Radiotelefonie	.....
1.3	MF/HF-radio-installatie	
1.3.1	DSC-encoder	.....
1.3.2	DSC-luisterdienstontvanger	.....
1.3.3	Radiotelefonie	.....
1.3.4	Direct-printing radiotelegrafie	.....
1.4	INMARSAT-scheepsgrondstation	.....
2	Secundaire noodoproepsystemen	.....
3	Voorzieningen voor de ontvangst van informatie over de veiligheid op zee	
3.1	NAVTEX-ontvanger	.....
3.2	EGC-ontvanger	.....
3.3	HF-direct-printing radiotelegrafieontvanger	.....
4	Satelliet EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	VHF EPIRB	.....
6	Scheepsradar-transponder	.....

4 Toegepaste methodes om de beschikbaarheid van de radiovoorzieningen te garanderen (voorschrift IX/14)

4.1	Verdubbeling van de apparatuur	
4.2	Onderhoud aan de wal	
4.3	Onderhoudsmogelijkheden op zee	

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat deze Inventaris van Uitrusting in alle opzichten juist is.

Uitgereikt te.....
(Plaats van uitreiking van de Inventaris van Uitrusting)

.....
(Datum van
uitreiking)

.....
(Handtekening van de naar behoren gemachtigde ambtenaar
die de Inventaris van Uitrusting uitreikt)

(Zegel of stempel van de uitreikende instantie)

ANNEXE

MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ANNEXE ET AUX APPENDICES DE L'ANNEXE DU PROTOCOLE DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TORREMOLINOS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE, 1977

RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES DE PÊCHE

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Règle 1 – Application

- 1 Le texte existant de la règle est remplacé par ce qui suit :
 - "1) Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente annexe s'appliquent aux navires neufs.
 - 2) Aux fins du présent Protocole, l'Administration peut décider d'utiliser la jauge brute ci-après à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres :
 - a) une jauge brute de 300 est considérée comme équivalant à une longueur (L) de 24 m;
 - b) une jauge brute de 950 est considérée comme équivalant à une longueur (L) de 45 m;
 - c) une jauge brute de 2 000 est considérée comme équivalant à une longueur (L) de 60 m; et
 - d) une jauge brute de 3 000 est considérée comme équivalant à une longueur (L) de 75 m.
 - 3) Toute Partie qui se prévaut de la possibilité prévue au paragraphe 2) communique à l'Organisation les raisons de cette décision.
 - 4) Si une Partie détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans les chapitres VII, VIII, IX et X à bord des navires existants, elle peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement les dispositions du chapitre IX pendant une période ne dépassant pas dix ans, et les dispositions des chapitres VII, VIII et X, pendant une période ne dépassant pas cinq ans.
 - 5) Dans sa première communication à l'Organisation, toute Partie qui se prévaut de la possibilité prévue au paragraphe 4) :
 - a) indique les dispositions des chapitres VII, VIII, IX et X à mettre en œuvre progressivement;

- b) explique les raisons de la décision prise en vertu du paragraphe 4);
- c) décrit le plan de la mise en oeuvre progressive, lequel n'est pas d'une durée supérieure à cinq ou dix ans, selon qu'il convient; et
- d) lors des communications ultérieures au sujet de l'application du présent Protocole, décrit les mesures adoptées en vue de donner effet aux dispositions du Protocole et les progrès réalisés dans les délais fixés.

6) L'Administration peut exempter un navire de l'application des dispositions relatives aux visites annuelles, ainsi qu'il est indiqué aux règles 7 1) d) et 9 1) d), si elle estime que cette application est déraisonnable et peu pratique compte tenu de la zone d'exploitation et du type de navire."

Règle 2 – Définitions

- 2 Le paragraphe 14) existant est supprimé, les paragraphes 15) à 22) deviennent les paragraphes 14) à 21) et les nouveaux paragraphes 22) et 23) ci-après sont ajoutés :

"22) Jauge brute désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage des navires énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ou dans tout instrument qui la modifierait ou la remplacerait.

23) Date anniversaire désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat pertinent."

Règle 3 - Exemptions

- 3 Les paragraphes 3) et 4) sont remplacés par ce qui suit :

"3) L'Administration peut exempter tout navire autorisé à battre son pavillon de l'application de toute prescription de la présente Annexe si elle estime que cette application est déraisonnable et peu pratique, compte tenu du type du navire, des conditions météorologiques et de l'absence de risques généraux pour la navigation, à condition que :

- a) le navire satisfasse aux prescriptions en matière de sécurité que l'Administration, eu égard au service auquel il est destiné, estime suffisantes pour assurer la sécurité générale du navire et des personnes à bord;
- b) le navire soit exploité uniquement dans :
 - i) une zone de pêche commune établie dans des zones maritimes contigües relevant de la juridiction d'États voisins qui ont établi cette zone, en rapport avec les navires battant leur pavillon, uniquement dans la mesure et dans les conditions que ces États conviennent d'établir à cet égard, conformément au droit international; ou
 - ii) la zone économique exclusive de l'État du pavillon qu'il est autorisé à battre ou, si cet État n'a pas établi une telle zone, dans une zone située

au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale; ou

iii) la zone économique exclusive, ou une zone maritime relevant de la juridiction d'un autre État, ou une zone de pêche commune, dans le cadre d'un accord entre les États intéressés, conformément au droit international, uniquement dans la mesure et dans les conditions que ces États conviennent d'établir à cet égard; et

c) l'Administration notifie au Secrétaire général les conditions dans lesquelles l'exemption est accordée en vertu du présent paragraphe.

4) Toute Administration qui accorde une exemption quelconque en vertu du paragraphe 1 ou du paragraphe 2 en communique les détails à l'Organisation dans la mesure où cela est nécessaire pour confirmer que le degré de sécurité reste satisfaisant et l'Organisation communique alors ces détails aux Parties pour information."

4 Les règles 6 à 11 existantes sont remplacées par les nouvelles règles 6 à 17 ci-après :

"Règle 6 – Inspection et visite

1) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions des présentes règles et l'octroi des exemptions à cette application, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite soit à des inspecteurs désignés à cet effet soit à des organismes reconnus par elle.

2) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites de la manière prévue au paragraphe 1) doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

a) exiger qu'un navire subisse des réparations; et

b) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'État 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 cette délégation de pouvoirs.

3) 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, cet inspecteur ou organisme doit immédiatement s'assurer ce que des mesures correctives sont 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 le port d'une autre Partie, les autorités

compétentes de l'État 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'État du port, le Gouvernement de l'État du port intéressé doit fournir au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance dont il a besoin pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le gouvernement de l'État 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.

4) 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 honorer cette obligation.

Règle 7 – Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement

1) Les engins de sauvetage et autres parties de l'armement visés au paragraphe 2) a) doivent être soumis aux visites suivantes :

- a) une visite initiale avant la mise en service du navire;
- b) des visites de renouvellement effectuées aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 13 2), 13 5) et 13 6) s'appliquent;
- c) une visite périodique effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1) d). À défaut, l'Administration peut décider que la visite périodique doit être effectuée dans un délai de trois mois avant la deuxième date anniversaire et de trois mois après la troisième date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;
- d) une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;
- e) une visite supplémentaire générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 10 ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux dispositions des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur, et aux dispositions des lois, décrets, ordonnances et règlements

promulgués par l'Administration pour l'application de ces règles et de cet instrument.

2) Les visites mentionnées au paragraphe 1) doivent être effectuées de la manière suivante :

a) la visite initiale doit comprendre une inspection complète des systèmes et des dispositifs de protection contre l'incendie, des engins et des dispositifs de sauvetage, excepté les installations radioélectriques, du matériel de navigation de bord, des dispositifs de transfert des pilotes et autres parties de l'armement auxquels s'appliquent les chapitres II, III, IV, V, VI, VII, VIII et X et permettre de vérifier qu'ils satisfont aux prescriptions des présentes règles, qu'ils sont dans un état satisfaisant et qu'ils sont aptes au service auquel le navire est destiné. La visite susmentionnée doit également permettre de vérifier que les plans concernant la lutte contre l'incendie, les publications nautiques, les feux, marques, moyens de signalisation sonores et signaux de détresse satisfont aux prescriptions des présentes règles et, le cas échéant, du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

b) les visites de renouvellement et les visites périodiques doivent comprendre une inspection du matériel mentionné au paragraphe 2) a) et permettre de vérifier qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur, qu'il est dans un état satisfaisant et qu'il est apte au service auquel es destiné le navire; et

c) la visite annuelle doit comprendre une inspection générale du matériel mentionné au paragraphe 2) a) et permettre de vérifier qu'il a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 10 1) et qu'il reste satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.

3) Les visites périodiques et les visites annuelles mentionnées aux paragraphes 1) c) et 1) d) doivent être portées sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

Règle 8 – Visites des installations radioélectriques

1) Les installations radioélectriques des navires auxquels s'appliquent les chapitres VII et IX, compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, doivent être soumises aux visites spécifiées ci-dessous :

a) une visite initiale avant la mise en service du navire;

b) des visites de renouvellement effectuées aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 13 2), 13 5) et 13 6) s'appliquent;

c) une visite périodique effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche ou une visite périodique effectuée dans un délai de trois mois avant ou

après la deuxième date anniversaire ou de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche. À défaut, l'Administration peut décider que la visite périodique doit être effectuée dans un délai de trois mois avant la deuxième date anniversaire et de trois mois après la troisième date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et

d) une visite supplémentaire générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 10 ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux dispositions des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur et aux dispositions des lois, décrets, ordonnances et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de ces règles et de cet instrument.

2) Les visites mentionnées au paragraphe 1) doivent être effectuées de la manière suivante :

a) la visite initiale doit comprendre une inspection complète des installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, et permettre de vérifier qu'elles satisfont aux prescriptions des présentes règles; et

b) les visites de renouvellement et les visites périodiques doivent comprendre une inspection des installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, et permettre de vérifier qu'elles satisfont aux prescriptions des présentes règles.

3) Les visites périodiques mentionnées au paragraphe 1) c) doivent être portées sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

Règle 9 – Visites de la structure, des machines et du matériel d'armement

1) La structure, les machines et le matériel d'armement (autres que le matériel faisant l'objet des règles 7 et 8) visés au paragraphe 2) a) doivent être soumis aux visites et inspections spécifiées ci-dessous :

a) une visite initiale qui comprend une inspection de la face externe du fond du navire, avant sa mise en service;

b) des visites de renouvellement effectuées aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 13 2), 13 5) et 13 6) s'appliquent;

c) une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou de trois mois avant ou après la troisième date

anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche, qui remplace l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1) d). À défaut, l'Administration peut décider que la visite périodique doit être effectuée dans un délai de trois mois avant la deuxième date anniversaire et de trois mois après la troisième date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;

d) une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;

e) au moins deux inspections de la face externe du fond du navire pendant toute période de cinq ans, sauf lorsque la règle 13 5) s'applique. Lorsque la règle 13 5) s'applique, cette période de cinq ans peut être prolongée pour coïncider avec la prorogation de la validité du certificat. Dans tous les cas, l'intervalle entre deux inspections de ce type ne doit pas excéder 36 mois; et

f) une visite supplémentaire générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux dispositions des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur et aux dispositions des lois, décrets, ordonnances et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de ces règles et de cet instrument.

2) Les visites et les inspections mentionnées au paragraphe 1) doivent être effectuées comme suit :

a) la visite initiale doit comprendre une inspection complète de la structure, des machines et du matériel d'armement. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux, les échantillonnages et l'état de la structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande associés, l'installation électrique et toutes autres parties de l'armement satisfont aux prescriptions des présentes règles, sont dans un état satisfaisant et sont aptes au service auquel le navire est destiné et que la documentation prescrite sur la stabilité se trouve à bord;

b) les visites de renouvellement doivent comprendre une inspection de la structure, des machines et du matériel d'armement visés au paragraphe 2) a) et permettre de s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions des présentes règles, qu'ils sont dans un état satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné;

c) la visite intermédiaire doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières et autres récipients sous pression, des machines et du matériel d'armement, de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande associés, ainsi que des installations électriques, et permettre de s'assurer qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné;

d) la visite annuelle doit comprendre une inspection générale de la structure, des machines et du matériel d'armement visés au paragraphe 2) a), afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues à la règle 10 1) et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné; et

e) l'inspection de la face externe du fond du navire et l'examen des éléments connexes, qui a lieu en même temps, doivent permettre de s'assurer que ceux-ci restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné.

3) Les visites annuelles, les visites intermédiaires et les inspections de la face externe du fond du navire visées aux paragraphes 1) c), 1) d) et 1) e) doivent être portées sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

Règle 10 – Maintien des conditions après visite

1) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux dispositions des présentes règles de manière que la sécurité du navire demeure à tous égards satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

2) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 7, 8 ou 9, aucun changement ne doit être apporté à l'agencement de la structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite sans l'autorisation de l'Administration.

3) 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 autre matériel, 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 7, 8 ou 9. 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'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a été fait.

Règle 11 – Délivrance de certificats ou apposition d'un visa

1) Un certificat dit Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navire de pêche (exception faite des navires auxquels est accordée une exemption en vertu de la règle 3 3) qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX et X et aux autres prescriptions pertinentes des présentes règles.

- 2) Le Certificat international de sécurité pour navire de pêche visé au paragraphe 1) doit être complété par une fiche d'équipement.
- 3) Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en vertu et en application des dispositions des présentes règles, exception faite des navires auxquels est accordée une exemption en vertu de la règle 3 3), un certificat dit Certificat international d'exemption pour navire de pêche doit être délivré en plus du certificat prescrit au présent paragraphe.
- 4) Les certificats mentionnés dans la présente règle doivent être délivrés, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par toute personne ou tout organisme autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité des certificats.

Règle 12 – Délivrance de certificats ou apposition d'un visa par une autre Partie

Une Partie peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et si elle estime que les prescriptions des présentes règles sont observées, elle délivre des certificats au navire ou autorise leur délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur les certificats dont dispose le navire, conformément aux présentes règles. Tout certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande du gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en vertu de la règle 11.

Règle 13 – Durée et validité des certificats

- 1) Le Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse dépasser cinq ans. Le Certificat international d'exemption pour navire de pêche ne doit pas avoir une durée de validité supérieure à celle du certificat auquel il se rapporte.
- 2)
 - a) Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1), lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 - b) Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.
 - c) Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3) Lorsqu'un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut en proroger la validité au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1), à condition que les visites visées aux règles 7, 8 et 9, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

4) Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.

5) Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat mais une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois 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 port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6) Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des paragraphes 2) b) ou 5). Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

7) Lorsqu'une visite annuelle, intermédiaire ou périodique est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié dans la règle pertinente :

- a) la date anniversaire figurant sur le certificat en cause est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;
- b) la visite annuelle, intermédiaire ou périodique suivante prescrite par les règles pertinentes doit être achevée aux intervalles stipulés par ces règles, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire; et
- c) la date d'expiration peut demeurer inchangée, à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles, intermédiaires ou périodiques, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par les règles pertinentes ne soient pas dépassés.

8) Un certificat délivré en vertu de la règle 11 ou de la règle 12 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- a) si les visites et inspections pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés aux règles 7 1), 8 1) et 9 1);
- b) si les visas prévus dans les présentes règles n'ont pas été apposés sur le certificat; et
- c) si le navire passe sous le pavillon d'un autre État. 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 règles 10 1) et 10 2). Dans le cas d'un transfert entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de l'État 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 14 – Présentation des certificats et des fiches d'équipement

Les certificats et les fiches d'équipement doivent être établis conformément aux modèles qui figurent à l'appendice de l'Annexe du présent Protocole. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

Règle 15 – Disponibilité des certificats

Les certificats délivrés en vertu des règles 11 et 12 doivent pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment.

Règle 16 – Acceptation des certificats

Les certificats délivrés sous l'autorité d'une Partie doivent être acceptés par l'autre Partie à toutes les fins visées par le présent Protocole. Ils doivent être considérés par l'autre Partie comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par elle.

Règle 17 – Privilèges

Les privilèges du présent Protocole ne peuvent être invoqués en faveur d'un navire s'il n'est pas en possession des certificats appropriés en cours de validité."

CHAPITRE V

PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

PARTIE A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Règle 1 – Dispositions générales

5 Le texte existant de la règle est remplacé par ce qui suit :

"1) Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 m.

2) L'une des méthodes de protection ci-après devrait être adoptée dans les locaux d'habitation et les locaux de service :

a) Méthode IF – Emploi, pour tous les cloisonnements intérieurs, de cloisons du type "B" ou du type "C" en matériaux incombustibles, sans installation, en règle générale, d'un dispositif de détection ou d'extinction par eau diffusée dans les locaux d'habitation et les locaux de service; ou

b) Méthode IIF – Installation d'un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée et d'alarme d'incendie destiné à la détection et à l'extinction de l'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, sans restriction, en règle générale, en ce qui concerne le type de cloisonnement intérieur; ou

c) Méthode IIIF – Installation d'un dispositif automatique de détection et d'alarme d'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, sans restriction, en règle générale, en ce qui concerne le type de cloisonnement intérieur, sous réserve toutefois que la superficie de tout local ou de tout ensemble de locaux d'habitation délimité par des cloisons du type "A" ou du type "B" ne soit, en aucun cas, supérieure à 50 mètres carrés. Toutefois, l'Administration peut augmenter cette superficie pour les locaux de réunion.

3) Les prescriptions relatives à l'emploi de matériaux incombustibles pour la construction et l'isolation des cloisons d'entourage des locaux de machines, des postes de sécurité, etc., et la protection des entourages d'escaliers et des coursives devraient s'appliquer aux trois méthodes."

CHAPITRE VII

ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

PARTIE B – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

Règle 5 – Nombre et types des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours

6 Les nouveaux paragraphes 5), 6) et 7) ci-après sont insérés à la suite du paragraphe 4) existant :

"5) Lorsque le dispositif prescrit au paragraphe 3) a) risque de gêner l'exploitation normale du navire, l'Administration peut décider que, au lieu de satisfaire aux prescriptions, les navires doivent avoir à bord des embarcations ou radeaux de sauvetage qui puissent n'être mis à l'eau que d'un bord du navire. Ces embarcations et radeaux de sauvetage doivent avoir une capacité totale suffisante pour recevoir au moins le double du nombre total de personnes à bord, à condition que les embarcations et radeaux de sauvetage d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total de personnes à bord puissent être transférés aisément à l'autre bord du navire, où ils puissent être mis à l'eau rapidement et en toute sécurité.

6) Les embarcations et les radeaux de sauvetage disponibles pour utilisation d'un bord ou de l'autre, y compris ceux qui sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer à l'autre bord, doivent être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable. Il doit être facile d'effectuer ce transfert, au même niveau du pont découvert, et toutes les embarcations et tous les radeaux doivent être dégagés de tout obstacle pour éviter qu'ils ne soient bloqués et pour faciliter leur déploiement.

7) Lorsque le dispositif prescrit au paragraphe 3) b) risque de gêner l'exploitation normale du navire, l'Administration peut décider que, au lieu de satisfaire aux prescriptions, les navires doivent avoir à bord d'autres dispositifs équivalents pour repêcher les personnes en mer, compte tenu de la zone de navigation et des conditions d'exploitation du navire."

7 Les paragraphes 5) et 6) existants deviennent les paragraphes 8) et 9).

CHAPITRE IX

RADIOCOMMUNICATIONS

PARTIE A – APPLICATION ET DÉFINITIONS

Règle 1 – Application

8 La nouvelle phrase ci-après est ajoutée à la fin du paragraphe 2) existant :

"Nonobstant les dispositions du paragraphe 1), l'Administration peut autoriser à continuer d'utiliser le système de radiocommunication existant à bord des navires de pêche existants, à condition qu'elle se soit assurée qu'il s'agit d'un moyen équivalent de satisfaire aux prescriptions du présent chapitre."

APPENDICE CERTIFICATS ET FICHE D'ÉQUIPEMENT

9 Le texte existant de l'Appendice est remplacé par ce qui suit :

"1 Modèle de Certificat de sécurité pour navire de pêche

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE PÊCHE

Le présent Certificat doit être complété par une fiche d'équipement

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre
des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention
internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977

sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par

(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire 1)

Nom du navire.....
 Numéro ou lettres distinctifs
 Port d'immatriculation
 Longueur (L) (règle I/2 5)/
 Jauge brute (règle I/2 22))2).....
 Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IX/2)
 Date du contrat de construction ou du contrat de transformation importante.....
 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à
 un stade équivalent conformément à la règle I/2 1) c) ii) ou I/2 1) c) iii)
 Date de livraison ou à laquelle la transformation importante a été achevée.....

1) Les caractéristiques du navire peuvent également être présentées horizontalement dans des cases.

2) Rayer la mention inutile.

IL EST CERTIFIÉ :

1.1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions des règles I/7, I/8 et I/9 du Protocole.

1.2 Que le navire est/n'est pas2) soumis aux visites annuelles prescrites aux règles I/7 1) d) et I/9 1) d) du Protocole.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que :

2.1 l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis à la règle I/9 était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II, III, IV, V et VI du Protocole (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans concernant la lutte contre l'incendie);

2.2 les deux dernières inspections de la face externe du fond du navire ont eu lieu le et le

(Date)

(Date)

2.3 le navire satisfaisait aux prescriptions du Protocole en ce qui concerne les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;

2.4 les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions du Protocole;

2.5 le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage conformément aux prescriptions du Protocole;

2.6 le navire satisfaisait aux prescriptions du Protocole en ce qui concerne les installations radioélectriques;

2.7 le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées à bord des engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions du Protocole;

2.8 le navire satisfaisait aux prescriptions du Protocole en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote et les publications nautiques;

2.9 le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse conformément aux prescriptions du Protocole et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

2.10 le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes du Protocole.

3 Qu'un Certificat international d'exemption pour navire de pêche a/n'a pas2) été délivré.

2) *Rayer la mention inutile*

Le présent Certificat est valable jusqu'au 3) sous réserve des visites et inspections annuelles, intermédiaires et périodiques de la face externe du fond du navire conformément aux règles I/7, I/8 et I/9 du Protocole.

Délivré à

(Lieu de délivrance du Certificat)

Le

(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent autorisé qui délivre le Certificat)

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

3) *Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à la règle I/13 1) du Protocole. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à la règle I/2 [...] du Protocole, sauf si cette dernière date est modifiée en application de la règle I/13 7).*

Attestation d'inspections de la face externe du fond du navire⁴⁾

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une inspection prescrite par la règle I/9 du Protocole, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Protocole.

Première inspection : Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Deuxième inspection : Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Attestation de visites annuelles et périodiques relatives aux engins de sauvetage et autre matériel visés aux paragraphes 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 et 2.9 du présent Certificat

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/7 du Protocole, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Protocole.

Visite annuelle : Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite annuelle/périodique²⁾ : Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite annuelle/périodique²⁾ : Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite annuelle : Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

4) Des inspections supplémentaires peuvent être prévues.

2) Rayer la mention inutile.

Visite annuelle/périodique effectuée conformément à la règle I/13 7) c)

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle/périodique²⁾ effectuée conformément aux règles I/7 et I/13 7) c) du Protocole, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Protocole.

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Attestation de visites périodiques relatives aux installations radioélectriques visées aux paragraphes 2.6 et 2.7 du présent Certificat

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/8 du Protocole, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Protocole.

Visite périodique : Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite périodique : Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite périodique : Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visite périodique : Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

2) Rayer la mention inutile.

Visite périodique effectuée conformément à la règle I/13 7) c)

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite périodique effectuée conformément aux règles I/8 et I/13 7) c) du Protocole, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Protocole.

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visa de prorogation du Certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/13 3)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes du Protocole et le présent certificat, conformément à la règle I/13 3) du Protocole, est accepté comme valable jusqu'au

.....
Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/13 4)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes du Protocole et le présent Certificat, conformément à la règle I/13 4) du Protocole, est accepté comme valable jusqu'au

.....
Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/13 5)

Le présent Certificat, conformément à la règle I/13 5) du Protocole, est accepté comme valable jusqu'au

.....
Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

2 Modèle de Certificat d'exemption

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR NAVIRE DE PÊCHE

(Cachet officiel) (État)

Délivré en vertu des dispositions de l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en oeuvre
des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention
internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

par _____
(Personne ou organisme autorisé)

*Caractéristiques du navire*¹⁾

Nom du navire
Numéro ou lettres distinctifs
Port d'immatriculation
Longueur (L) (règle I/2 5))/
Jauge brute (règle I/2 22)) 2)

IL EST CERTIFIÉ :

Que le navire est exempté, en vertu des pouvoirs conférés par la règle
de l'application des prescriptions de

Conditions, s'il en existe, auxquelles le Certificat d'exemption est accordé :
.....
.....

Le présent Certificat est valable jusqu'au à condition que le
Certificat international de sécurité pour navire de pêche, auquel est joint le présent Certificat,
reste valable.

Délivré à
(Lieu de délivrance du Certificat)

Le
(Date de délivrance) (Signature de l'agent
autorisé qui délivre le Certificat)

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

1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

2) Rayer la mention inutile.

Visa de prorogation du Certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans, en cas d'application de la règle I/13 3)

Le présent Certificat, conformément à la règle I/13 3) du Protocole, est accepté comme valable jusqu'au , à condition que le Certificat international de sécurité pour navire de pêche, auquel est joint le présent Certificat, reste valable.

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

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

Visa de prorogation du Certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle I/13 4)

Le présent Certificat, conformément à la règle I/13 4) du Protocole, est accepté comme valable jusqu'au , à condition que le Certificat international de sécurité pour navire de pêche, auquel est joint le présent Certificat, reste valable.

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

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

Visa de prorogation de la validité du Certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle I/13 5)

Le présent Certificat, conformément à la règle I/13 5) du Protocole, est accepté comme valable jusqu'au , à condition que le Certificat , auquel est joint le présent certificat, reste valable.

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

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

3 Modèle de Supplément au Certificat international de sécurité pour navire de pêche

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE PÊCHE

La présente fiche doit être jointe en permanence
au Certificat international de sécurité pour navire de pêche

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À L'ACCORD DU CAP DE 2012 SUR
LA MISE EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DU PROTOCOLE DE
TORREMOLINOS DE 1993 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE
TORREMOLINOS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE, 1977

1 Caractéristiques du navire

Nom du navire
 Numéro ou lettres distinctifs
 Port d'immatriculation
 Longueur (L) (règle I/2 5))/
 Jauge brute (règle I/2 22)) 1)

2 Détails des engins de sauvetage

1 Nombre total de personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage	.....	
	Bâbord	Tribord
2 Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....	.....
2.1 Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2 Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées (règle VII/18)	.....	.....
2.3 Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle VII/19)	.....	.....

1) Rayer la mention inutile.

3 Nombre de canots de secours	.....
3.1 Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....
4 Radeaux de sauvetage	.....
4.1 Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau	.....
4.1.1 Nombre de radeaux de sauvetage	.....
4.1.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
4.2 Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau	.....
4.2.1 Nombre de radeaux de sauvetage	.....
4.2.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
5 Nombre de bouées de sauvetage	.....
6 Nombre de brassières de sauvetage	.....
7 Combinaisons d'immersion	.....
7.1 Nombre total	.....
7.2 Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....
8 Nombre de moyens de protection thermique ²⁾	
9 Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage	.....
9.1 Nombre de répondeurs radar	.....
9.2 Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	.....

2) À l'exclusion de ceux qui sont prescrits par les règles VII/17 8) xxxi), VII/20 5) a) xxiv) et VII/23 2) b) xiii).

3 Détail des installations radioélectriques

Installations	Équipement à bord
1 Systèmes primaires	
1.1 Installation radioélectrique VHF :	
1.1.1 Codeur ASN	
1.1.2 Récepteur de veille ASN	
1.1.3 Radiotéléphonie	
1.2 Installation radioélectrique MF :	
1.2.1 Codeur ASN	
1.2.2 Récepteur de veille ASN	
1.2.3 Radiotéléphonie	
1.3 Installation radioélectrique MF/HF :	
1.3.1 Codeur ASN	
1.3.2 Récepteur de veille ASN	
1.3.3 Radiotéléphonie	
1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe	
1.3 Installation radioélectrique MF/HF :	
1.3.1 Codeur ASN	
1.3.2 Récepteur de veille ASN	
1.3.3 Radiotéléphonie	
1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe	
1.4 Station terrienne de navire Inmarsat	
2 Moyen secondaire d'alerte	
3 Dispositifs pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime	
3.1 Récepteur NAVTEX	
3.2 Récepteur AGA	
3.3 Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe	
4 RLS par satellite	
4.1 COSPAS-SARSAT	
4.2 Inmarsat	
5 RLS VHF	
6 Répondeur radar de navire	

4 Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques (règle IX/14)

4.1 Installation en double du matériel	.....
4.2 Entretien à terre	.....
4.3 Capacité d'entretien en mer	.....

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à

(Lieu de délivrance de la fiche)

Le

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent dûment
autorisé qui délivre la fiche)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)"

Bijlage

(vertaling)

Wijzigingen van de Bijlage en de Aanhangsels van de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977

Voorschriften voor de constructie en uitrusting van vissersvaartuigen

HOOFDSTUK 1

ALGEMENE BEPALINGEN

Voorschrift 1

Toepassing

De bestaande tekst van Voorschrift 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

„De bepalingen van deze Bijlage zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op nieuwe vaartuigen.”

Voorschrift 2

Begripsomschrijvingen

De bestaande tekst van voorschrift 2 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

De inleidende zin van paragraaf 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. Onder „nieuw vaartuig” wordt verstaan een vaartuig waarvoor, op of na de datum waarop dit Protocol in werking treedt:”.

In paragraaf 1, subparagraaf b, wordt „het Verdrag” vervangen door „dit Protocol”.

In paragraaf 5 wordt „de kleinste holte” vervangen door „de kleinste holte naar de mal”.

De bestaande tekst van paragraaf 8, subparagraaf a, wordt vervangen door de volgende tekst:

„a. „De holte naar de mal” is de verticale afstand, gemeten vanaf de kiellijn tot de bovenkant van de balken van het werkdek in de zijde”.

In paragraaf 8, subparagrafen b en c, wordt „de holte” vervangen door „de holte naar de mal”.

De volgende nieuwe paragraaf 9 wordt ingevoegd:

„9. „De holte (D)” is de holte naar de mal midscheeps.”

De bestaande paragrafen 9 tot en met 21 worden vernummerd tot respectievelijk 10 tot en met 22.

De bestaande paragrafen 22 tot en met 51 worden geschrapt.

Voorschrift 3

Vrijstellingen

De bestaande tekst van voorschrift 3 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De bestaande tekst van paragraaf 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

“2. De vrijstellingen van de eisen van hoofdstuk IX zijn vermeld in voorschrift IX/3 en de vrijstellingen van hoofdstuk X zijn vermeld in voorschrift X/2.”

Voorschrift 4

Gelijkwaardige voorzieningen

De bestaande tekst van voorschrift 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

- „1. Wanneer deze voorschriften vereisen dat een specifiek onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, in een vaartuig wordt aangebracht of aan boord is, of dat een bijzondere voorziening wordt getroffen, kan de Administratie toestaan dat een ander onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, wordt aangebracht of aan boord is, of een andere voorziening wordt getroffen in het vaartuig, indien uit de beproeving daarvan of anderszins is gebleken dat een dergelijk onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, of voorziening, ten minste even doelmatig is als die welke in deze voorschriften wordt vereist.
2. Een Administratie die aldus ter vervanging een onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, of voorziening, toestaat, moet aan de Organisatie de bijzonderheden daarvan mededelen, tezamen met een verslag van de verrichte beproevingen en de Organisatie zendt deze bijzonderheden aan de andere Partijen ter kennisneming door hun ambtenaren.”

Voorschrift 5

Reparaties, veranderingen en wijzigingen

De bestaande tekst van voorschrift 5 wordt ingevoegd.

Voorschrift 6

Onderzoeken

De bestaande tekst van voorschrift 6 wordt vervangen door de volgende tekst:

- „1. Elk vaartuig moet de hieronder aangegeven onderzoeken ondergaan:
 - a. Een eerste onderzoek voordat het vaartuig in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat vereist krachtens voorschrift 7 voor de eerste maal wordt afgegeven, dat een volledig onderzoek omvat van de constructie, stabiliteit, machine-installaties, algemene inrichting en het materiaal, met inbegrip van de romp van het vaartuig aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels en uitrusting voor zover het vaartuig valt onder de bepalingen van

deze Bijlage. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen, elektrische installaties, radio-installaties, met inbegrip van die welke worden gebruikt in reddingmiddelen, de systemen en voorzieningen voor de bescherming en beveiliging tegen brand, de reddingmiddelen en -voorzieningen, de zich aan boord bevindende navigatieapparatuur, de nautische publicaties en andere uitrusting, ten volle voldoen aan de voorschriften van deze Bijlage. Het onderzoek moet ook zodanig zijn, dat het zeker is dat de technische uitvoering van alle delen van het vaartuig en zijn uitrusting in alle opzichten bevredigend is en dat het vaartuig is voorzien van de lichten, middelen voor het geven van geluidssignalen en noodsignalen zoals vereist volgens de voorschriften van deze Bijlage en geldende Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. In het geval voorzieningen voor de overbrenging van loodsens worden meegevoerd, moeten deze eveneens onderzocht worden ten einde zeker te stellen dat zij veilig werken en voldoen aan de desbetreffende voorschriften van het geldend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

b. Periodieke onderzoeken die worden verricht met inachtneming van onderstaande tussenpozen:

- i. vier jaar waar het de constructie, met inbegrip van de buitenzijde van de romp van het vaartuig, en machine-installaties van het vaartuig betreft, bedoeld in de hoofdstukken II, III, IV, V en VI. Zoals bepaald in voorschrift 11, paragraaf 1, kan deze periode met een jaar worden verlengd, onder voorwaarde dat het vaartuig inwendig of uitwendig aan een onderzoek wordt onderworpen, voor zover zulks redelijk en praktisch uitvoerbaar is;
- ii. twee jaar waar het de uitrusting van het vaartuig betreft, bedoeld in de Hoofdstukken II, III, IV, V, VI, VII en X; en
- iii. een jaar waar het de radio-installaties, met inbegrip van die welke in reddingmiddelen worden gebruikt, en radiorichtingzoeker van het vaartuig betreft, bedoeld in de hoofdstukken VII, IX en X.

Periodieke onderzoeken moeten zodanig zijn, dat zeker wordt gesteld dat de onderdelen waarop paragraaf a betrekking heeft ten volle voldoen aan de toepasselijke voorschriften van deze Bijlage, dat de uitrusting goed functioneert en dat de gegevens inzake de stabiliteit onmiddellijk aan boord beschikbaar zijn.

Wanneer de geldigheidsduur van het certificaat dat krachtens voorschrift 7 of voorschrift 8 is afgegeven, wordt verlengd op grond van voorschrift 11, paragraaf 2 of paragraaf 4, kunnen de tussenpozen van de onderzoeken overeenkomstig worden verlengd.

c. Naast het in subparagraaf b, onder i, vereiste periodieke onderzoek, tussentijdse onderzoeken ten aanzien van de constructie en machine-installaties van het vaartuig, die worden verricht met inachtneming van door de Administratie vastgestelde tussenpozen. Het onderzoek moet ook zodanig zijn dat zeker wordt gesteld dat er geen wijzigingen waardoor de veiligheid van het vaartuig of zijn bemanning nadelig zou worden beïnvloed, zijn aangebracht.

d. Periodieke onderzoeken, zoals bedoeld in subparagraaf b, onder ii en iii, en tussentijdse onderzoeken, zoals bedoeld in subparagraaf c, worden aangetekend op de rugzijde van het in voorschrift 7 of 8 bedoelde certificaat, naar gelang het geval.

2.
 - a. Inspecties en onderzoeken van het vaartuig worden voor zover het de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze voorschriften en het toekennen van vrijstellingen daarvan betreft, verricht door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan evenwel de inspecties en onderzoeken opdragen hetzij aan speciaal voor dit doel aangewezen inspecteurs, hetzij aan door haar erkende organisaties.
 - b. Een Administratie die inspecteurs aanwijst of organisaties erkent voor het uitvoeren van inspecties en onderzoeken zoals bedoeld in subparagraaf a, verleent een aangewezen inspecteur of erkende organisatie ten minste de bevoegdheid om:
 - i. te verlangen dat een vaartuig wordt gerepareerd ;
 - ii. op verzoek van de desbetreffende autoriteiten van een havenstaat inspecties en onderzoeken uit te voeren.

De Administratie stelt de Organisatie in kennis van de specifieke verantwoordelijkheden die aan de aangewezen inspecteurs of erkende organisaties zijn toegekend en van de voorwaarden van het gezag dat aan hen is gedelegeerd.

- c. Wanneer een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie vaststelt dat de toestand van het vaartuig of van zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat of zodanig is dat het vaartuig niet zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden zee kan kiezen, draagt de inspecteur of organisatie er onmiddellijk zorg voor dat corrigerende maatregelen worden getroffen en stelt hij of zij de Administratie hiervan te geleger tijd in kennis. Indien dergelijke corrigerende maatregelen niet worden genomen, moet het desbetreffende certificaat worden ingetrokken en wordt de Administratie onmiddellijk in kennis gesteld; en indien het vaartuig zich bevindt in de haven van een andere Partij, worden tevens de desbetreffende autoriteiten van havenstaat onmiddellijk in kennis gesteld. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat in kennis heeft gesteld, verstrekt de Regering van de betrokken havenstaat de ambtenaar, inspecteur of organisatie alle bijstand die nodig is om deze in staat te stellen de verplichtingen krachtens dit voorschrift na te komen. In voorkomend geval moet de Regering van de betrokken havenstaat verzekeren dat het vaartuig niet vertrekt voordat het zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden zee kan kiezen of de haven kan verlaten om zich naar de passende reparatiewerf te begeven.
 - d. In elk geval moet de betrokken Administratie de volledigheid en de doeltreffendheid van de inspectie en het onderzoek volledig waarborgen en moet zij zich ertoe verbinden de nodige maatregelen te nemen om deze verplichting na te komen.
3.
 - a. De toestand van het vaartuig en zijn uitrusting moeten worden gehandhaafd overeenkomstig de bepalingen van deze voorschriften ten einde te verzekeren dat het vaartuig in alle opzichten in staat blijft zee te kiezen zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden.
 - b. Nadat een onderzoek van het vaartuig krachtens dit voorschrift is voltooid, mogen in de structurele voorzieningen, de machine-installaties, de uitrusting en de andere onderdelen waarop het onderzoek betrekking heeft, geen veranderingen worden aangebracht dan na goedkeuring van de Administratie.
 - c. Wanneer een vaartuig een ongeluk overkomt of wanneer een gebrek wordt ontdekt waardoor de veiligheid van het vaartuig of de doeltreffendheid of volledigheid van zijn reddingmiddelen of andere uitrusting in gevaar wordt gebracht, moet de kapitein of de

eigenaar van het vaartuig zo snel mogelijk verslag uitbrengen aan de Administratie, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die belast is met de afgifte van het desbetreffende certificaat, die een onderzoek moet doen instellen ten einde te bepalen of het nodig is over te gaan tot een onderzoek zoals vereist in dit voorschrift. Indien het vaartuig zich in een haven van een andere Partij bevindt, brengt de kapitein of de eigenaar tevens onmiddellijk verslag uit aan de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat en de aangewezen inspecteur of erkende organisatie moet zich ervan vergewissen dat een dergelijk verslag is gemaakt."

Voorschrift 7

De bestaande tekst en de titel van voorschrift 7 worden vervangen door de volgende tekst:

„Afgifte van en plaatsing van aantekeningen op certificaten

1. a. Nadat een onderzoek heeft plaatsgevonden, wordt een Internationaal Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen afgegeven ten behoeve van het vaartuig dat voldoet aan de toepasselijke voorschriften van deze Bijlage.

b. Wanneer er een vrijstelling wordt verleend ten behoeve van een vaartuig op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage, moet een Internationaal Certificaat van Vrijstelling voor Vissersvaartuigen worden afgegeven naast het in subparagraaf a voorgeschreven certificaat.
2. De certificaten bedoeld in paragraaf 1 worden afgegeven en daarop worden aantekeningen geplaatst hetzij door de Administratie, hetzij door een persoon of organisatie die daartoe door de Administratie naar behoren is gemachtigd. In alle gevallen moet de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor de afgifte van de certificaten op zich nemen."

Voorschrift 8

De bestaande tekst en de titel van voorschrift 8 worden vervangen door de volgende tekst:

„Afgifte van en plaatsing van aantekeningen op certificaten door een andere Partij

1. Een Partij kan op verzoek van een andere Partij een vaartuig aan een onderzoek onderwerpen en moet, wanneer zij ervan overtuigd is dat wordt voldaan aan de eisen van deze Bijlage, certificaten afgeven of machtigen tot afgifte daarvan ten behoeve van het vaartuig, en, in voorkomend geval, een aantekening op de certificaten van het vaartuig plaatsen of machtigen tot het plaatsen van een aantekening daarop, in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage.
2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport moeten zo spoedig mogelijk worden toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.
3. Een aldus afgegeven certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de andere Administratie en heeft dezelfde waarde en wordt op dezelfde wijze erkend als een certificaat dat is afgegeven ingevolge voorschrift 7."

Voorschrift 9

De bestaande tekst en de titel van voorschrift 9 worden vervangen door de volgende tekst:

„Model van certificaten en uitrustingsformulier

De certificaten en het uitrustingsformulier worden opgesteld in de vorm die overeenkomt met het model opgenomen in het aanhangsel. Indien de gebruikte taal noch de Engelse, noch de Franse taal is, moet de tekst tevens een vertaling in één van deze talen bevatten, tenzij de Administratie zulks niet nodig acht, rekening houdend met het gebied van exploitatie van het vaartuig."

Voorschrift 10

De bestaande tekst en de titel van voorschrift 10 worden vervangen door de volgende tekst:

„Beschikbaarheid van certificaten

Het certificaat afgegeven krachtens voorschrift 7 of 8 moet te allen tijde onmiddellijk aan boord beschikbaar zijn om te kunnen worden beoordeeld."

Voorschrift 11

De bestaande tekst en de titel van voorschrift 11 worden vervangen door de volgende tekst:

„Duur en geldigheid van certificaten

1. Een Internationaal Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen wordt voor een tijdsduur van niet langer dan vier jaar afgegeven en wordt niet langer verlengd dan voor één jaar, afhankelijk van de periodieke en tussentijdse onderzoeken zoals voorgeschreven in voorschrift 6(1) b en c, behalve in de gevallen bedoeld in de paragrafen 2, 3 en 4. Een Internationaal Certificaat voor Vrijstelling van Vissersvaartuigen heeft een geldigheidsduur die niet langer mag zijn dan die van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen.
2. Indien een vaartuig zich ten tijde van het aflopen of ophouden van de geldigheidsduur van zijn certificaat niet bevindt in een haven van de Partij wier vlag het vaartuig gerechtigd is te voeren, mag de geldigheidsduur van het certificaat door die Partij worden verlengd, doch een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om het vaartuig in staat te stellen zijn reis te voltooien, naar een haven van die Partij of naar de haven waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, en dan nog alleen in gevallen, waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.
3. Van geen enkel certificaat mag op deze wijze de geldigheidsduur voor een langere tijdsduur dan vijf maanden worden verlengd en een vaartuig, ten behoeve waarvan een dergelijke verlenging wordt verleend, mag, nadat het in een haven van de Partij wier vlag het vaartuig is gerechtigd te voeren of de haven waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, is aangekomen, niet krachtens een dergelijke verlenging een zodanige haven verlaten zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen.
4. Van een certificaat waarvan de geldigheidsduur ingevolge de bepalingen van paragraaf 2 niet is verlengd, mag de geldigheidsduur door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens één maand, aanvangende op de op het certificaat vermelde vervaldatum.

5. Een krachtens voorschrift 7 of 8 afgegeven certificaat verliest zijn geldigheid in elk van de volgende gevallen:

a. indien de desbetreffende onderzoeken niet zijn voltooid binnen de tijdsduur vermeld in voorschrift 6;

b. indien op het certificaat geen aantekening is geplaatst in overeenstemming met deze voorschriften;

c. op het ogenblik waarop een vaartuig onder een andere vlag gaat varen. Een nieuw certificaat wordt uitsluitend afgegeven indien de Regering die het nieuwe certificaat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het vaartuig voldoet aan de eisen van voorschrift 6(3) a en b. In het geval een registratie-overdracht heeft plaatsgevonden tussen Partijen, moet de Regering van de Staat wiens vlag het vaartuig oorspronkelijk gerechtigd was te voeren, indien zij hiertoe binnen drie maanden nadat de registratie-overdracht heeft plaatsgevonden, wordt verzocht, zo spoedig mogelijk aan de Administratie afschriften doen toekomen van de certificaten die het vaartuig vóór de overdracht aan boord had, alsmede afschriften van de desbetreffende onderzoeksrapporten, indien deze beschikbaar zijn."

HOOFDSTUK II

CONSTRUCTIE, WATERDICHTHEID EN UITRUSTING

Voorschrift 1

Constructie

De bestaande tekst van voorschrift 12 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 5 wordt de verwijzing naar „voorschrift 2(21)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift I/2 (22)".

Voorschrift 2

Waterdichte deuren

De bestaande tekst van voorschrift 13 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1, wordt de verwijzing naar „voorschrift 12(3)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 1(3)".

Voorschrift 3

De bestaande tekst en de titel van voorschrift 14 worden vervangen door de volgende tekst:

„Waterdichtheid van de romp

1. Openingen aan de buitenzijde moeten kunnen worden gesloten zodat het water niet het vaartuig kan binnendringen. Dekopeningen die tijdens de visvangst geopend kunnen zijn, moeten gewoonlijk ter plaatse van de hartlijn van het vaartuig zijn aangebracht. De Administratie kan echter afwijkende voorzieningen goedkeuren, indien zij ervan overtuigd is dat daardoor de veiligheid van het vaartuig niet wordt aangetast.

2. Luiken boven visstortopeningen op hektrawlers moeten mechanisch worden aangedreven en kunnen worden bediend vanaf elke plaats die een vrij uitzicht biedt op de werking van deze luiken."

Voorschrift 4

Waterdichte deuren

De bestaande tekst van voorschrift 15 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De volgende zin wordt ingevoegd aan het einde van paragraaf 1:

„De Administratie kan, indien dit de veiligheid van de bemanning niet aantast, toestaan dat deuren van koelruimten slechts van één zijde kunnen worden geopend, mits een geschikte alarmvoorziening wordt geïnstalleerd om te voorkomen dat personen in deze ruimten worden opgesloten."

Voorschrift 5

Luikopeningen gesloten door middel van houten luiken

De bestaande tekst van voorschrift 16 wordt ingevoegd.

Voorschrift 6

Luikopeningen gesloten door luiken van een ander materiaal dan hout

De bestaande tekst van voorschrift 17 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

Paragraaf 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

- „1. De hoogte boven het dek van luikhoofden moet dezelfde zijn als die, welke in voorschrift 5(1) is vastgesteld. Wanneer de bedrijfservaringen zulks rechtvaardigen en na goedkeuring van de Administratie, mag de hoogte van luikhoofden worden verlaagd of mogen de luikhoofden geheel worden weggelaten, mits daardoor de veiligheid van de vaartuigen niet wordt aangetast. In dat geval moeten de luikopeningen zo klein als praktisch uitvoerbaar is, worden gehouden en moeten de luiken blijvend zijn bevestigd door middel van scharnieren of gelijkwaardige middelen en snel gesloten en geschalkt kunnen worden, of door middel van voorzieningen met een gelijkwaardige doeltreffendheid ten genoegen van de Administratie."

Voorschrift 7

Openingen boven de ruimte voor machines

De bestaande tekst van voorschrift 18 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 15" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 4".

Voorschrift 8

Andere openingen in het dek

De bestaande tekst van voorschrift 19 wordt ingevoegd.

Voorschrift 9

Luchtkokers

De bestaande tekst van voorschrift 20 wordt ingevoegd.

Voorschrift 10

Luchtpijpen

De bestaande tekst van voorschrift 21 wordt ingevoegd.

Voorschrift 11

Peilinrichtingen

De bestaande tekst van voorschrift 22 wordt ingevoegd.

Voorschrift 12

Patrijspoorten en ramen

De bestaande tekst van voorschrift 23 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

De volgende nieuwe paragraaf 3 wordt ingevoegd:

- „3. Patrijspoorten die op minder dan 1,000 millimeter boven de hoogst gelegen lastlijn worden bevestigd, moeten van het vaste type zijn”.

De bestaande paragrafen 3 tot en met 5 worden vernummerd tot respectievelijk 4 tot en met 6.

In de vernummerde paragraaf 4 wordt aan het einde de volgende zin toegevoegd:

„Patrijspoorten die door vistuig beschadigd zouden kunnen worden, moeten deugdelijk worden beschermd”.

Voorschrift 13

Inlaat- en afvoerpijpen

De bestaande tekst van voorschrift 24 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 15” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 4”.

Voorschrift 14

Waterloospoorten

De bestaande tekst van voorschrift 25 wordt ingevoegd.

Voorschrift 15*Uitrusting voor het ankeren en voor het meren*

De bestaande tekst van voorschrift 26 wordt ingevoegd.

HOOFDSTUK III**STABILITEIT EN DAARMEE VERWANTE ZEEWAARDIGHEID****Voorschrift 1***Algemeen*

De bestaande tekst van voorschrift 27 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De verwijzing naar „voorschrift 33" wordt vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 7".

Voorschrift 2*Stabiliteitscriteria*

De bestaande tekst van voorschrift 28 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In de voorlaatste zin van paragraaf 1, a, wordt „waterdicht" vervangen door „dicht tegen weer en wind".

Voorschrift 3*Vervuld raken van visruimen*

De bestaande tekst van voorschrift 29 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De verwijzing naar „voorschrift 28(1)" wordt vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 2(1)".

Voorschrift 4*Bijzondere vismethoden*

De bestaande tekst van voorschrift 30 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De verwijzing naar „voorschrift 28(1)" wordt vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 2(1)".

Voorschrift 5*Harde wind en slingeren*

De bestaande tekst van voorschrift 31 wordt ingevoegd.

Voorschrift 6*Water aan dek*

De bestaande tekst van voorschrift 32 wordt ingevoegd.

Voorschrift 7

Bedrijfsomstandigheden

De bestaande tekst van voorschrift 33 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de dubbele punt aan het eind van de inleidende zin vervangen door een komma, en worden de woorden „naargelang het geval:" toegevoegd.

Paragraaf 1, d, wordt vervangen door volgende tekst:

„d. aankomst in de thuishaven met 10 procent van de voorraden, brandstoffen, enzovoort, en een minimumvangst, die doorgaans 20 procent zal bedragen van de maximale vangst, doch tot 40 procent mag bedragen, mits de Administratie ervan overtuigd is dat de bedrijfsomstandigheden een dergelijke waarde rechtvaardigen".

In paragraaf 2 wordt de verwijzing naar „voorschrift 28" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 2" en in paragraaf 3, b, wordt de verwijzing naar „voorschrift 34" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 8".

Voorschrift 8

IJsafzetting

De bestaande tekst van voorschrift 34 wordt ingevoegd.

Voorschrift 9

Hellingproef

De bestaande tekst van voorschrift 35 wordt ingevoegd.

Voorschrift 10

Stabiliteitsgegevens

De bestaande tekst van voorschrift 36 wordt ingevoegd.

Voorschrift 11

Verplaatsbare visruimschotten

De bestaande tekst van voorschrift 37 wordt ingevoegd.

Voorschrift 12

Boeghoogte

De bestaande tekst van voorschrift 38 wordt ingevoegd.

Voorschrift 13*Maximaal toelaatbare diepgang*

De bestaande tekst van voorschrift 39 wordt ingevoegd.

Voorschrift 14*Waterdichte indeling en lekstabiliteit*

De bestaande tekst van voorschrift 40 wordt ingevoegd.

HOOFDSTUK IV**MACHINE- EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES EN TIJDELIJK ONBEMANDE RUIMTEN
VOOR MACHINES****DEEL A****ALGEMEEN****Voorschrift 1**

De volgende tekst wordt ingevoegd:

„Toepassing

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn van toepassing op vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer."

Voorschrift 2

De volgende tekst wordt ingevoegd:

„Begripsomschrijvingen

1. „Hoofdstuurinrichting" is de machine-installatie, het krachtwerktuig voor de stuurinrichting, zo al aanwezig, en toebehoren, alsmede de middelen waarmee het draaimoment op de roerkoning wordt overgebracht (b.v. helmstok of kwadrant) die noodzakelijk zijn om het roer in beweging te brengen ten einde het vaartuig onder normale bedrijfsomstandigheden te kunnen besturen.
2. „Hulpinrichting om het roer in beweging te brengen" is de installatie waarin is voorzien met het oog op het in beweging brengen van het roer teneinde het vaartuig te kunnen besturen voor het geval de hoofdstuurinrichting uitvalt.
3. „Het krachtwerktuig voor de stuurinrichting" betekent in het geval van
 - a. een elektrische stuurmachine, een elektromotor en de daarbij behorende elektrische installatie;

- b. een elektrisch-hydraulische stuurmachine, een elektromotor en de daarbij behorende elektrische installatie en aangesloten pomp; en
 - c. een andere hydraulische stuurmachine, een aandrijfmotor en aangesloten pomp.
4. „De maximumdienstsnelheid vooruit" is de grootste snelheid waarvoor het vaartuig is ontworpen om tijdens zijn dienst op zee onafgebroken bij zijn maximum toegestane diepgang te kunnen ontwikkelen.
 5. „De maximumsnelheid achteruit" is de geschatte snelheid, die het vaartuig kan bereiken op grond van het ontworpen maximumvermogen voor het achteruitvaren bij zijn maximum toegestane diepgang.
 6. „Oliestookinrichting" is de uitrusting gebruikt voor de voorbereiding van brandstofolie voor levering aan een met olie gestookte ketel, of uitrusting gebruikt voor de voorbereiding van olie voor levering aan een inwendige verbrandingsmotor, met inbegrip van alle oliedrukpompen, filters en verhitters die olie behandelen onder een druk van meer dan 0,18 newton per mm².
 7. „Normale toestand van bedrijfsvoering en leefbaarheid" is een toestand waarin het vaartuig in zijn geheel, de machine-installaties, bedieningsorganen van hoofd- en hulpvoortstuwingsmiddelen, stuurinrichting en bijbehorende installaties, apparatuur bestemd voor veilige navigatie en ter beperking van de gevaren van brand en binnenstromend water, interne en externe communicatiemiddelen en seinapparaten, voorzieningen voor ontsnapping en lieren voor reddingboten goed functioneren en waarin aan de minimumvoorwaarden van comfort en leefbaarheid aan boord van het vaartuig wordt voldaan.
 8. „De dood-schip omstandigheid" is de omstandigheid waarbij de hoofdvoortstuwingsinstallatie, ketels en hulpmotoren niet in bedrijf zijn ten gevolge van het ontbreken van vermogen.
 9. „Hoofdschakelbord" is een schakelbord dat rechtstreeks wordt gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron en bestemd is om de elektrische energie te verdelen.
 10. „Tijdelijk onbemande ruimten voor machines" zijn die ruimten waar de hoofdvoortstuwingsinstallaties en daarbij behorende installaties zich bevinden alsmede alle elektrische hoofdkrachtbronnen en die niet te allen tijde onder alle werkzaamheden – met inbegrip van het manoeuvreren – zijn bemand.

Voorschrift 3

Algemeen

De bestaande tekst van voorschrift 41 wordt ingevoegd, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen.

In paragraaf 7 wordt de verwijzing naar de „voorschriften 54 tot en met 56" vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften 16 tot en met 18".

In paragraaf 8 wordt de verwijzing naar de „voorschriften 57 tot en met 62" vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften 19 tot en met 24", wordt de verwijzing naar de „voorschriften 41

tot en met 56" vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften 3 tot en met 18" en wordt de verwijzing naar de „voorschriften 63 tot en met 105" vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften V/1 tot en met V/44".

DEEL B

MACHINE-INSTALLATIES

De tekst onmiddellijk volgend op het kopje wordt vervangen door volgende tekst:

„(Zie ook voorschrift 3)"

Voorschrift 4

Machine-installaties

De bestaande tekst van voorschrift 42 wordt ingevoegd.

Voorschrift 5

Middelen voor achteruit varen

De bestaande tekst van voorschrift 43 wordt ingevoegd.

Voorschrift 6

Stoomketels, voedingwatersystemen en stoomleidingen

De bestaande tekst van voorschrift 44 wordt ingevoegd.

Voorschrift 7

Communicatie tussen het stuurhuis en de ruimte voor machines

De bestaande tekst van voorschrift 45 wordt vervangen door volgende tekst:

„Er moeten twee onafhankelijk werkende communicatiemiddelen tussen het stuurhuis en de manoeuvreerstand in de ruimte voor machines zijn aangebracht, waarvan één een machinekamertelegraaf moet zijn."

Voorschrift 8

Bediening van de voortstuwingsinstallatie vanuit het stuurhuis

De bestaande tekst van voorschrift 46 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, d, wordt de laatste volzin geschrapt.

In paragraaf 1, e, iii, wordt de verwijzing naar „voorschrift 42(5)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 4(5)".

Voorschrift 9

Systemen voor samengeperste lucht

De bestaande tekst van voorschrift 47 wordt ingevoegd.

Voorschrift 10*Inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën*

De bestaande tekst van voorschrift 48 wordt ingevoegd, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen.

De derde volzin van paragraaf 2 wordt vervangen door volgende tekst:

„Peilglazen die van voldoende dikte zijn en die beschermd zijn door een metalen mantel mogen worden gebruikt, mits zelfsluitende kranen zijn aangebracht.”

De volgende nieuwe paragraaf 12 wordt ingevoegd:

„12. Brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën mogen niet worden vervoerd in voorpiektanks.”

Voorschrift 11*Lensinrichting*

De bestaande tekst van voorschrift 49 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De volgende volzin wordt aan het einde van paragraaf 2, b, toegevoegd:

„De daadwerkelijke inwendige diameter van de hoofdlensleiding mag echter worden afgerond op de dichtstbij gelegen standaardmaat die door de Administratie aanvaardbaar wordt geacht.”

Voorschrift 12*Bescherming tegen geluidshinder*

De bestaande tekst van voorschrift 50 wordt ingevoegd.

Voorschrift 13*Stuurinrichting en roer*

De bestaande tekst van voorschrift 51 wordt ingevoegd.

Voorschrift 14*Alarminstallatie voor werktuigdeskundigen*

De bestaande tekst van voorschrift 52 wordt ingevoegd.

Voorschrift 15

Koelinstallaties voor het conserveren van de vangst

De bestaande tekst van voorschrift 53 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging:

De paragrafen 1 en 2 worden vervangen door de volgende tekst:

- „1. De koelinstallaties moeten zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd, beproefd en geïnstalleerd, dat ten genoeg van de Administratie rekening is gehouden met de veiligheid van het systeem en met de emissie van chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK's) of andere ozon-afbrekende stoffen van het koelmedium waarvan de hoeveelheid of de concentratie een gevaar vormt voor de gezondheid van de mens of voor het milieu.
2. Koelstoffen voor gebruik in koelinstallaties moeten ten genoeg van de Administratie zijn. Het gebruik van methylechloride of CFK's waarvan het ozon-afbrekende potentieel groter is dan 5 procent van CFK-11 is echter niet toegestaan."

DEEL C

ELEKTRISCHE INSTALLATIES

De tekst onmiddellijk volgend op het kopje wordt vervangen door volgende tekst:

„(Zie ook voorschrift 3)"

Voorschrift 16

Elektrische hoofdkrachtbron

De bestaande tekst van voorschrift 54 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, b, wordt de verwijzing naar „voorschrift 41(6) a" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 3(6) a" en wordt de laatste volzin geschrapt.

In paragraaf 1, c, wordt de verwijzing naar „voorschrift 41(6) a" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 3(6) a".

Voorschrift 17

Elektrische noodkrachtbron

De bestaande tekst van voorschrift 55 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

De inleidende zin van paragraaf 2 wordt vervangen door volgende tekst:

- „2. De elektrische noodkrachtbron moet, rekening houdend met de aanloopstroom en de variabele aard van bepaalde belastingen, gedurende een periode van ten minste drie uur in staat zijn gelijktijdig te bedienen:".

De volgende nieuwe paragraaf 2, a, wordt ingevoegd:

„a. de ingevolge voorschrift IX/6 (1) a en b, vereiste VHF-radio-installatie, en indien van toepassing:

- i. de ingevolge voorschrift IX/8 (1) a en b, en voorschrift IX/9 (1) b en c, vereiste MF-radio-installatie;
- ii. het ingevolge voorschrift IX/9 (1) a, vereiste landstation van het vaartuig; en
- iii. de ingevolge voorschrift IX/9 (2) a en b, en voorschrift IX/10 (1) vereiste MF/HF-radio-installatie."

In paragraaf 2 worden de bestaande subparagrafen a, b, en c, verletterd tot respectievelijk b, c en d.

In paragraaf 4, b, wordt de verwijzing naar „paragraaf 2, a en b" vervangen door een verwijzing naar „paragraaf 2, b en c".

In de eerste volzin van paragraaf 6, worden de woorden „, met uitzondering van die voor de radiozender en -ontvanger in vaartuigen waarvan de lengte minder dan 45 meter bedraagt", geschrapt. In dezelfde paragraaf wordt de voorlaatste volzin vervangen door volgende tekst:

„De inrichting op het noodschakelbord moet zodanig zijn dat wanneer de hoofdvoeding uitvalt een automatische verbinding tot stand wordt gebracht met de noodvoeding."

Voorschrift 18

Voorzorgen tegen gevaar van aanraken van onder spanning staande delen, tegen brand en andere gevaren van elektrische oorsprong

De bestaande tekst van voorschrift 56 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

Paragraaf 4 wordt vervangen door volgende tekst:

- „4. a. Wanneer een ongeaard primair of secundair verdeelnet voor kracht, verwarming of verlichting wordt gebruikt, moet een meetinrichting zijn aangebracht waarmee de isolatietoestand ten opzichte van de aarde kan worden gecontroleerd.
- b. Wanneer het verdeelnet in overeenstemming is met subparagraaf a, en een voltage van meer dan 55 volt gelijkspanning of 55 volt wisselspanning tussen de fasen wordt gebruikt, moet er een meetinrichting zijn aangebracht waarmee de isolatietoestand ten opzichte van de aarde voortdurend kan worden gecontroleerd en die geschikt is voor het geven van een hoorbaar of zichtbaar signaal indien een abnormaal lage isolatiewaarde is bereikt.
- c. Verdeelnetten die worden gevoed met een voltage van niet meer dan 250 volt gelijkspanning of 250 volt wisselspanning tussen de fasen en waarop een beperkt aantal verbruikers zijn aangesloten, mogen in overeenstemming zijn met subparagraaf a, mits dit ten genoegen is van de Administratie."

In paragraaf 6, a, wordt de verwijzing naar „voorschrift 51" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 13".

DEEL D

TIJDELIJK ONBEMANDE RUIMTEN VOOR MACHINES

De tekst onmiddellijk volgend op het kopje wordt vervangen door de volgende tekst:

„(Zie ook voorschrift 3)“

Voorschrift 19

Brandbeveiliging

De bestaande tekst van voorschrift 57 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 4 wordt de laatste volzin geschrapt.

In paragraaf 8 wordt de verwijzing naar de „voorschriften 83 en 101“ vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften V/22 en V/40“.

In paragraaf 10 wordt de verwijzing naar „voorschrift 62“ vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 24“.

Voorschrift 20

Beveiliging tegen vervuld raken

De bestaande tekst van voorschrift 58 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De tekst van paragraaf 2 wordt vervangen door volgende tekst:

- „2. De bedieningsapparatuur van elke afsluiter die deel uitmaakt van een zee-inlaat, een uitlaat beneden de waterlijn of een bilge-injector moet zodanig geplaatst zijn, dat er voldoende tijd is om deze te bedienen in geval water de ruimte binnenstroomt.“

Voorschrift 21

Communicatie

De bestaande tekst van voorschrift 59 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De verwijzing naar „voorschrift 45“ wordt vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 7“.

Voorschrift 22

Alarminstallatie

De bestaande tekst van voorschrift 60 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De tekst van paragraaf 2, a, b en c, wordt vervangen door volgende tekst:

- „a. De alarminstallatie moet in de ruimte voor machines een hoorbaar alarmsignaal kunnen geven en moet elke afzonderlijke alarmfunctie op een geschikte plaats zichtbaar aangeven.

b. De alarminstallatie moet verbonden kunnen worden met de hutten van de werktuigkundigen door middel van een keuzeschakelaar naar elke hut en naar het dagverblijf van de werktuigkundigen, indien aanwezig. De Administratie kan andere voorzieningen toestaan die dezelfde veiligheid waarborgen.

c. Een werktuigkundigenalarm en een alarm in het stuurhuis bestemd voor de personen die de wacht houden, moet in werking worden gesteld, indien op een alarmfunctie geen acht is geslagen binnen een door de Administratie omschreven tijdsverloop."

Voorschrift 23

Bijzondere eisen voor machine- en ketelinstallaties en elektrische installaties

De bestaande tekst van voorschrift 61 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 3, c, wordt de verwijzing naar „voorschrift 60" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 22".

Voorschrift 24

Veiligheidssysteem

De bestaande tekst van voorschrift 62 wordt ingevoegd.

HOOFDSTUK V

BESCHERMING TEGEN, ALSMEDE OPSPOREN, BLUSSEN EN BESTRIJDEN VAN BRAND

De tekst onmiddellijk volgend op het kopje wordt vervangen door de volgende tekst:

„(Zie ook voorschrift IV/19)"

Het bestaande kopje van deel A wordt vervangen door de volgende tekst:

„DEEL A

ALGEMEEN"

Voorschrift 1

Algemeen

De bestaande tekst van voorschrift 63 wordt ingevoegd.

Voorschrift 2

De volgende tekst wordt ingevoegd:

„Begripsomschrijvingen

1. „Onbrandbaar materiaal", een materiaal dat noch brandt, noch ontvlambare gassen in voldoende hoeveelheid afgeeft om bij verhitting tot ongeveer 750 graden Celsius tot

zelfontbranding over te gaan, hetgeen ten genoegen van de Administratie moet worden aangetoond door middel van een vastgestelde beproevingsmethode. Elk ander materiaal is brandbaar materiaal.

2. „Standaard brandproef", een proef waarbij gedeelten van de betrokken schotten of dekken in een proefoven blootgesteld worden aan temperaturen die ongeveer overeenkomen met de standaard tijd-temperatuur kromme. De gedeelten van de betrokken schotten of dekken moeten een blootgesteld oppervlak hebben van minstens 4,65 vierkante meter en een hoogte (of lengte van het dek) van 2,44 meter; zij moeten zo nauwkeurig mogelijk overeenkomen met de voorgenomen constructie en waar nodig ten minste één naad bevatten. De standaard tijd-temperatuur kromme wordt omschreven door een gelijkmatig verlopende kromme door de volgende temperatuurpunten, gemeten boven de aanvankelijke oventemperatuur:

aan het einde van de eerste 5 minuten 556 graden Celsius

aan het einde van de eerste 10 minuten 659 graden Celsius

aan het einde van de eerste 15 minuten 718 graden Celsius

aan het einde van de eerste 30 minuten 821 graden Celsius

aan het einde van de eerste 60 minuten 925 graden Celsius

3. „Schotten van klasse „A""; schotten en dekken die aan de volgende voorwaarden voldoen:
 - a. zij moeten geconstrueerd zijn van staal of van ander gelijkwaardig materiaal;
 - b. zij moeten voldoende verstijfd zijn;
 - c. zij moeten zo geconstrueerd zijn dat zij tot het einde van de standaard brandproef van één uur de doortocht van rook en vlammen kunnen verhinderen; en
 - d. zij moeten zodanig geïsoleerd zijn met goedgekeurde onbrandbare materialen dat de gemiddelde temperatuur aan de niet-blootgestelde zijde niet meer dan 139 graden Celsius boven de begintemperatuur stijgt, noch de temperatuur op enig punt, de naden inbegrepen, meer dan 180 graden Celsius boven de begintemperatuur stijgt binnen de onderstaand aangegeven tijd:

Klasse „A-60" 60 minuten

Klasse „A-30" 30 minuten

Klasse „A-15" 15 minuten

Klasse „A-0" 0 minuten

De Administratie kan beproeving eisen van een prototype van een schot of een dek, teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan de bovengenoemde eisen omtrent stijfheid, doorlaten van rook en vlammen en temperatuurstijging.

4. „Schotten van klasse „B""; schotten, dekken, plafonds of beschietingen die aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. zij moeten zo geconstrueerd zijn dat zij tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen kunnen verhinderen;

b. zij moeten een zodanig isolerend vermogen hebben dat de gemiddelde temperatuur aan de niet-blootgestelde zijde niet meer dan 139 graden Celsius boven de begintemperatuur stijgt, noch de temperatuur op enig punt, de naden inbegrepen, meer dan 225 graden Celsius boven de begintemperatuur stijgt binnen de onderstaande aangegeven tijd:

Klasse „B-15" 15 minuten

Klasse „B-0" 0 minuten; en

c. zij moeten geconstrueerd zijn uit goedgekeurde onbrandbare materialen en alle materialen die gebruikt worden voor schotten van klasse „B" en voor het aanbrengen daarvan dienen onbrandbaar te zijn, met dien verstande dat brandbare fineerlagen kunnen worden toegestaan mits zij voldoen aan de desbetreffende in dit hoofdstuk vervatte eisen.

De Administratie kan de beproeving eisen van een prototype van een schot teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan de bovengenoemde eisen omtrent stijfheid, het doorlaten van rook en vlammen en temperatuurstijging.

5. „Schotten van klasse „C""; schotten geconstrueerd uit goedgekeurde onbrandbare materialen. Zij behoeven niet te voldoen aan eisen betreffende het doorlaten van rook en vlammen of de beperking van de temperatuurstijging. Brandbare fineerlagen zijn toegestaan, mits zij voldoen aan de andere in dit hoofdstuk vervatte eisen.

6. „Schotten van klasse „F"; schotten, dekken, plafonds of beschietingen die aan de volgende voorwaarden voldoen:

a. zij moeten zo geconstrueerd zijn dat zij tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen kunnen verhinderen; en

b. zij moeten een zodanig isolerend vermogen hebben dat de gemiddelde temperatuur aan de niet-blootgestelde zijde niet meer dan 139 graden Celsius boven de begintemperatuur stijgt, noch de temperatuur op enig punt, de naden inbegrepen, meer dan 225 graden Celsius boven de begintemperatuur stijgt, tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef.

De Administratie kan de beproeving eisen van een prototype van een schot teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan de bovengenoemde eisen omtrent stijfheid, het doorlaten van rook en vlammen en temperatuurstijging.

7. „Doorlopende plafonds of beschietingen van klasse „B""; plafonds of beschietingen van klasse „B" die slechts eindigen bij een schot van klasse „A" of „B".

8. „Staal of ander gelijkwaardig materiaal"; staal, of elk materiaal dat zelf, of door middel van isolatiemateriaal, structurele eigenschappen en brandwerendheid heeft, die gelijkwaardig zijn aan die van staal tot aan het einde van de van toepassing zijnde standaard brandproef (bijv. aluminiumlegering, voorzien van een doeltreffende isolatie).

9. „Laag vlamverspreidend vermogen"; eigenschap die aangeeft dat het aldus omschreven oppervlak de vlamuitbreiding op voldoende wijze kan beperken; deze eigenschap dient ten genoegen van de Administratie te worden aangetoond door middel van een proef.
10. „Ruimten voor accommodatie"; ruimten bestemd voor algemeen gebruik, gangen, toiletten, hutten, kantoren, ziekenverblijven, bioscopen, spel- en hobbyruimten, pantries die geen kooktoestellen bevatten en soortgelijke ruimten.
11. „Ruimten voor algemeen gebruik"; die delen van de ruimten voor accommodatie welke in gebruik zijn als portalen, eetzaal, salons en soortgelijke permanent ingesloten ruimten.
12. „Dienst ruimten"; ruimten die gebruikt worden voor kombuizen, pantries die kooktoestellen bevatten, kasten en opslagruimten, werkplaatsen, andere dan die welke deel uitmaken van de ruimten voor machines en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.
13. „Controlestations"; ruimten waarin de radio-installatie van het vaartuig, de voornaamste navigatiemiddelen of de noodkrachtbron zijn ondergebracht of die waarin de uitrusting voor de brandmelding of de uitrusting voor de brandcontrole zijn samengebracht.
14. „Ruimten voor machines van categorie A"; alle ruimten en schachten naar zodanige ruimten, waarin machines van het type inwendige verbrandingsmotor of gasturbine zijn ondergebracht die worden gebruikt hetzij:
 - a. als hoofdvoortstuwingswerktuig; of
 - b. voor andere doeleinden, indien zodanige machines een gezamenlijk vermogen hebben van niet minder dan 750 kilowatt,
 of die met olie gestookte ketels of oliestookinrichtingen bevatten.
15. „Ruimten voor machines"; alle ruimten voor machines van categorie A en alle andere ruimten waarin voortstuwingswerktuigen, ketels, oliestookinrichtingen, stoommachines en inwendige verbrandingsmotoren en gasturbines, generatoren, stuurinrichtingen, belangrijke elektrische werktuigen, olielaadstations, koelmachine, stabilisatie-inrichtingen, luchtverversings- en luchtbehandelingsinstallaties zijn ondergebracht en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten."

Na voorschrift 2 wordt het volgende kopje ingevoegd:

„DEEL B

BRANDBEVEILIGINGSMAATREGELEN BIJ VAARTUIGEN MET EEN LENGTE VAN 60 METER OF MEER"

Voorschrift 3

Constructie

De bestaande tekst van voorschrift 64 wordt ingevoegd.

Voorschrift 4

Schotten binnen de ruimten voor accommodatie en dienstruimten

De bestaande tekst van voorschrift 65 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In de paragrafen 3 en 4 wordt de verwijzing naar „voorschrift 68" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 7".

Voorschrift 5

Bescherming van trappen en liftschachten in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations

De bestaande tekst van voorschrift 66 wordt ingevoegd.

Voorschrift 6

Deuren in brandwerende schotten

De bestaande tekst van voorschrift 67 wordt ingevoegd.

Voorschrift 7

Brandwerendheid van schotten en dekken

De bestaande tekst van voorschrift 68 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 2, b, iii, wordt de verwijzing naar „voorschrift 2(41) en (42)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 2(10) en (11)".

In paragraaf 2, b, vi, wordt de verwijzing naar „voorschrift 2(45)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 2 (14)".

In paragraaf 2, b, vii, wordt de verwijzing naar „voorschrift 2(46)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 2 (15)".

In noot „c" bij tabellen 1 en 2 wordt de verwijzing naar de „voorschriften 65 en 66" vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften 4 en 5".

Na noot „e" bij tabellen 1 en 2, wordt de volgende nieuwe noot „f" ingevoegd:

„f. Isolatie tegen brand hoeft niet te worden aangebracht indien de ruimte voor machines van categorie (7), naar het oordeel van de Administratie, in geringe mate of niet brandgevaarlijk is."

In paragraaf 5 wordt de verwijzing naar „voorschrift 64(1)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 3(1)".

Voorschrift 8

Constructiedetails

De bestaande tekst van voorschrift 69 wordt ingevoegd.

Voorschrift 9

Ventilatiesystemen

De bestaande tekst van voorschrift 70 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

Paragraaf 1 wordt geschrapt en de paragrafen 2 tot en met 6 worden vernummerd tot respectievelijk paragrafen 1 tot en met 5.

Voorschrift 10

Verwarmingsinstallaties

De bestaande tekst van voorschrift 71 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 2 wordt de verwijzing naar „voorschrift 20" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift II/9".

In paragraaf 4 wordt de verwijzing naar „voorschrift 73" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 12".

Voorschrift 11

Diversen

De bestaande tekst van voorschrift 72 wordt ingevoegd.

Voorschrift 12

Opslag van gasflessen en gevaarlijke materialen

De bestaande tekst van voorschrift 73 wordt ingevoegd.

Voorschrift 13

Voorzieningen voor ontsnapping

De bestaande tekst van voorschrift 74 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, d, wordt na de puntkomma het woord „en" toegevoegd.

In paragraaf 1, e, worden de puntkomma aan het einde en het woord „en" vervangen door een punt.

Paragraaf 1, f, wordt geschrapt.

Voorschrift 14

Automatische sprinkler-, brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties (Methode IIF)

De bestaande tekst van voorschrift 75 wordt ingevoegd.

Voorschrift 15

Automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties (Methode IIIF)

De bestaande tekst van voorschrift 76 wordt ingevoegd, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen.

In paragraaf 4 wordt „57 graden Celsius" vervangen door „54 graden Celsius" en „74 graden Celsius" door „78 graden Celsius".

Voorschrift 16

Vaste aangebrachte brandblusinstallaties voor laadruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn

De bestaande tekst van voorschrift 77 wordt ingevoegd.

Voorschrift 17

Brandbluspompen

De bestaande tekst van voorschrift 78 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 3, b, wordt de verwijzing naar „voorschrift 80(2), a" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 19(2), a".

In paragraaf 4, c, wordt de verwijzing naar „voorschrift 55" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift IV/17".

Voorschrift 18

Hoofdbrandblusleidingen

De bestaande tekst van voorschrift 79 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, a, wordt de verwijzing naar „voorschrift 80(2), a" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 19(2), a".

Paragraaf 1, b, wordt vervangen door volgende tekst:

„b. Hoofdbrandblusleidingen mogen geen andere aansluitingen hebben dan die, welke voor de brandbestrijding vereist zijn, met uitzondering van aansluitingen die aangebracht zijn om het dek en de ankerkettingen schoon te spuiten of de lensejectoren te bedienen, mits de doeltreffendheid van het brandbestrijdingssysteem wordt gehandhaafd."

In paragraaf 2, b, wordt de verwijzing naar „voorschrift 80(5)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 19(5)".

Voorschrift 19

Brandkranen, brandslangen en straalpijpen

De bestaande tekst van voorschrift 80 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 5, c, wordt de verwijzing naar „voorschrift 79(2), b" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 18(2), b".

Voorschrift 20

Brandblustoestellen

De bestaande tekst van voorschrift 81 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1 wordt „14 liter" vervangen door „13,5 liter".

Voorschrift 21

Draagbare brandblustoestellen in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten

De bestaande tekst van voorschrift 82 wordt ingevoegd.

Voorschrift 22

Brandblusinrichtingen in ruimten voor machines

De bestaande tekst van voorschrift 83 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, a, iii, worden de woorden „zoals broomchloordifluormethaan (BCF) of broomtrifluormethaan (BTM)" geschrapt.

De volgende nieuwe paragraaf 1, b, wordt ingevoegd:

„b. Nieuwe brandblusinstallaties met halon 1211 en 1301 als blusstof zijn verboden op nieuwe en bestaande vaartuigen."

In paragraaf 1, worden de bestaande subparagrafen b, c en d verletterd in respectievelijk c, d en e.

In de verletterde paragraaf 1, d, wordt „136 liter" vervangen door „135 liter".

In de paragrafen 2 en 3 wordt „375 kilowatt" vervangen door „750 kilowatt".

Voorschrift 23

Internationale walaansluiting

De bestaande tekst van voorschrift 84 wordt ingevoegd.

Voorschrift 24

Brandweeruitrustingen

De bestaande tekst van voorschrift 85 wordt ingevoegd.

Voorschrift 25*Brandbeveiligingsplan*

De bestaande tekst van voorschrift 86 wordt ingevoegd.

Voorschrift 26*Mogelijkheid tot het snel gebruiken van de brandbestrijdingsmiddelen*

De bestaande tekst van voorschrift 87 wordt ingevoegd.

Voorschrift 27*Toelating van vervangende middelen*

De bestaande tekst van voorschrift 88 wordt ingevoegd.

Het bestaande kopje van DEEL B tussen de voorschriften 88 en 89 wordt vervangen door de volgende tekst:

„DEEL C**BRANDBEVEILIGINGSMAATREGELEN BIJ VAARTUIGEN MET EEN LENGTE VAN 45 METER OF MEER, MAAR MINDER DAN 60 METER"****Voorschrift 28***Structurele brandbeveiliging*

De bestaande tekst van voorschrift 89 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 101(3)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 40(3)".

De volgende nieuwe paragraaf 13 wordt ingevoegd:

- „13. Onverminderd de eisen van dit voorschrift kan de Administratie schotten van klasse „A-O" aanvaarden in plaats van schotten van klasse „B-15" of klasse „F", rekening houdend met de hoeveelheid brandbaar materiaal dat in de aangrenzende ruimten is gebruikt."

Voorschrift 29*Ventilatiesystemen*

De bestaande tekst van voorschrift 90 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 91(2)" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 30(2)".

In de tweede volzin van paragraaf 6, worden de woorden „en voorzien worden van vonkenvangers" geschrapt.

Aan het einde van paragraaf 6 wordt de volgende volzin toegevoegd:

„Over de in- en uitlaatopeningen van de ventilatoren moeten geschikte draadgazen vonkenvangers worden aangebracht”.

In paragraaf 8 wordt de verwijzing naar „voorschrift 70(2) b” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 9(1) b”.

Voorschrift 30

Verwarmingsinstallaties

De bestaande tekst van voorschrift 91 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 2 wordt de verwijzing naar „voorschrift 20” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift II/9”.

Voorschrift 31

Diversen

De bestaande tekst van voorschrift 92 wordt ingevoegd.

Voorschrift 32

Opslag van gasflessen en gevaarlijke materialen

De bestaande tekst van voorschrift 93 wordt ingevoegd.

Voorschrift 33

Voorzieningen voor ontsnapping

De bestaande tekst van voorschrift 94 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

Paragraaf 1, d, wordt vervangen door volgende tekst:

„d. de lengte van een gang of gedeelte van een gang, van waar uit slechts een vluchtweg is, bij voorkeur niet meer bedraagt dan 2,5 meter en in geen geval meer bedraagt dan 5 meter;”.

Paragraaf 1, f, wordt geschrapt.

Voorschrift 34

Automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties

De bestaande tekst van voorschrift 95 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De verwijzing naar „voorschrift 89(1)” wordt vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 28(1)”.

Voorschrift 35

Brandbluspompen

De bestaande tekst van voorschrift 96 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 10 wordt de verwijzing naar „voorschrift 98(1)\" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 37(1)\".

Voorschrift 36*Hoofdbbrandblusleidingen*

De bestaande tekst van voorschrift 97 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 98(1)\" vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 37(1)\".

Paragraaf 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

- „4. Hoofdbbrandblusleidingen mogen geen andere aansluitingen hebben dan die, welke voor de brandbestrijding vereist zijn, met uitzondering van aansluitingen die aangebracht zijn om het dek en de ankerkettingen schoon te spuiten of de lensejectoren te bedienen, mits de doeltreffendheid van het brandbestrijdingssysteem wordt gehandhaafd.\"

Voorschrift 37*Brandkranen, brandslangen en straalpijpen*

De bestaande tekst van voorschrift 98 wordt ingevoegd.

Voorschrift 38*Brandblustoestellen*

De bestaande tekst van voorschrift 99 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1 wordt „14 liter\" vervangen door „13,5 liter\".

Voorschrift 39*Draagbare brandblustoestellen in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten*

De bestaande tekst van voorschrift 100 wordt ingevoegd.

Voorschrift 40*Brandblusinrichtingen in ruimten voor machines*

De bestaande tekst van voorschrift 101 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, a, wordt „375 kilowatt\" vervangen door „750 kilowatt\".

In paragraaf 1, a, iii, worden de woorden „zoals broomchloordifluormethaan (BCF) of broomtrifluormethaan (BTM)" geschrapt.

De volgende nieuwe paragraaf 1, b, wordt ingevoegd:

„b. Nieuwe brandblusinstallaties met halon 1211 en 1301 als blusstof zijn verboden op nieuwe en bestaande vaartuigen."

De bestaande paragraaf 1, b, wordt vernummerd in 1, c.

Voorschrift 41

Brandweeruitrustingen

De bestaande tekst van voorschrift 102 wordt ingevoegd.

Voorschrift 42

Brandbeveiligingsplan

De bestaande tekst van voorschrift 103 wordt ingevoegd.

Voorschrift 43

Mogelijkheid tot het snel gebruiken van de brandbestrijdingsmiddelen

De bestaande tekst van voorschrift 104 wordt ingevoegd.

Voorschrift 44

Toelating van vervangende middelen

De bestaande tekst van voorzitter 105 wordt ingevoegd.

HOOFDSTUK VI

BESCHERMING VAN DE BEMANNING

Voorschrift 1

Algemene beschermingsmaatregelen

De bestaande tekst van voorschrift 106 wordt ingevoegd.

Voorschrift 2

Dekopeningen

De bestaande tekst van voorschrift 107 wordt ingevoegd.

Voorschrift 3

Verschansingen, relingen en beveiligingsmiddelen

De bestaande tekst van voorschrift 108 wordt ingevoegd.

Voorschrift 4*Trappen en ladders*

De bestaande tekst van voorschrift 109 wordt ingevoegd.

HOOFDSTUK VII**REDDINGMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN**

De bestaande tekst van hoofdstuk VII (voorschriften 110 tot en met 124) wordt vervangen door de volgende tekst:

„DEEL A**ALGEMEEN****Voorschrift 1***Toepassing*

1. Dit hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op nieuwe vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer.
2. De voorschriften 13 en 14 zijn tevens van toepassing op bestaande vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, met dien verstande dat de Administratie de toepassing van de eisen van deze voorschriften kan uitstellen tot 1 februari 1999 of tot de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, indien deze datum later valt.

Voorschrift 2*Begripsomschrijvingen*

1. „Te water laten door middel van vrij opdrijven", de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit automatisch van een zinkend vaartuig wordt ontkoppeld en klaar is voor gebruik.
2. „Te water laten door middel van vrije val", de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit met volledige bezetting en volledige uitrusting wordt ontkoppeld en vervolgens vrij in het water kan vallen zonder afgeremd te worden.
3. „Opblaasbaar toestel", een toestel dat afhankelijk is van niet verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat normaal, tot aan de klaar-voor-gebruik-situatie, in onopgeblazen toestand wordt gehouden.
4. „Toestel in opgeblazen toestand", een toestel dat afhankelijk is van niet verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat altijd in opgeblazen toestand en klaar voor gebruik wordt gehouden.

5. „Tewaterlatingsmiddel of -voorziening", een middel of voorziening om een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot van de opstellingsplaats veilig te water te brengen.
6. „Reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp", reddingmiddelen of -voorzieningen die nieuwe kenmerken vertonen die niet geheel vallen onder de bepalingen van dit hoofdstuk maar die een gelijke of hogere norm van veiligheid bieden.
7. „Hulpverleningsboot", een boot ontworpen voor het redden van mensen in nood en het bij elkaar brengen van groepsreddingmiddelen.
8. „Licht terugkaatsend materiaal", materiaal dat een lichtstraal die daarop gericht wordt, in tegengestelde richting terugkaatst.
9. „Groepsreddingmiddel", een middel dat personen die in nood verkeren, in leven kan houden vanaf het moment dat zij het vaartuin verlaten.

Voorschrift 3

Beoordeling, beproeving en keuring van reddingmiddelen en -voorzieningen

1. Behalve zoals bepaald in de paragrafen 5 en 6 moeten de reddingmiddelen en -voorzieningen die in dit hoofdstuk zijn vereist, worden gekeurd door de Administratie.
2. Alvorens reddingmiddelen en -voorzieningen goed te keuren, moet de Administratie zich ervan overtuigen dat deze reddingmiddelen en -voorzieningen:
 - a. zijn beproefd om vast te stellen dat zij voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk, overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie; of
 - b. ten genoegen van de Administratie met succes proeven hebben ondergaan, die in wezen gelijkwaardig zijn aan die welke in deze aanbevelingen zijn voorgeschreven.
3. Alvorens reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp goed te keuren, moet de Administratie zich ervan overtuigen dat deze middelen en voorzieningen:
 - a. voldoen aan veiligheidsnormen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van dit Hoofdstuk en beoordeeld en beproefd zijn overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie; of
 - b. ten genoegen van de Administratie met succes een beoordeling en proeven hebben ondergaan, die in wezen gelijkwaardig zijn aan deze aanbevelingen.
4. De door de Administratie aangenomen goedkeuringsprocedures moeten tevens de voorwaarden waaronder de goedkeuring geldig blijft of wordt ingetrokken, omvatten.
5. Alvorens reddingmiddelen en -voorzieningen die nog niet eerder door de Administratie werden goedgekeurd te aanvaarden, moet de Administratie ervan overtuigd zijn dat die reddingmiddelen en -voorzieningen voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk.
6. Reddingmiddelen die krachtens dit Hoofdstuk voorgeschreven zijn en waarvoor geen gedetailleerde bijzonderheden in deel C zijn opgenomen moeten ten genoegen van de Administratie zijn.

Voorschrift 4

Productiecontrole

De Administratie moet voorschrijven dat reddingmiddelen onderworpen worden aan de productiecontroles die noodzakelijk zijn om te verzekeren dat zij volgens dezelfde normen worden vervaardigd als het goedgekeurde prototype.

DEEL B

EISEN TEN AANZIEN VAN HET VAARTUIG

Voorschrift 5

Aantal en typen groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1. Elk vaartuig moet met ten minste twee groepsreddingmiddelen zijn uitgerust.
2. Aantal, inhoud en type van groepsreddingmiddelen en van hulpverleningsboten van vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer, moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
 - a. groepsreddingmiddelen moeten aanwezig zijn die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan beide zijden van het vaartuig ten minste alle opvarenden op te kunnen nemen. Indien op het vaartuig echter voorzieningen zijn getroffen ten aanzien van de waterdichte indeling, de lekstabiliteit en de constructieve brandbescherming die uitgaan boven die, welke zijn vereist in voorschrift III/14 en in Hoofdstuk V, en de Administratie van oordeel is dat ten gevolge een vermindering van het aantal groepsreddingmiddelen, alsmede de plaatsruimte die zij bieden, de veiligheid niet nadelig wordt beïnvloed, kan de Administratie deze vermindering toestaan op voorwaarde dat de gezamenlijke plaatsruimte die groepsreddingmiddelen bieden die aan iedere zijde van het vaartuig aanwezig zijn, voldoende is om ten minste 50 percent van de opvarenden op te nemen. Bovendien moeten voor ten minste 50 percent van het totale aantal opvarenden reddingvlotten aanwezig zijn; en
 - b. een hulpverleningsboot moet aanwezig zijn, tenzij het vaartuig is uitgerust met een reddingboot die voldoet aan de eisen gesteld voor een hulpverleningsboot en die kan worden teruggehaald na de reddingsoperatie.
3. Vaartuigen met een lengte van minder dan 75 meter moeten voldoen aan de volgende bepalingen:
 - a. groepsreddingmiddelen moeten zijn aangebracht die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan beide zijden van het vaartuig ten minste alle opvarenden op te kunnen nemen;
 - b. een hulpverleningsboot moet aanwezig zijn, tenzij het vaartuig is uitgerust met een geschikt groepsreddingmiddel dat kan worden teruggehaald na de reddingsoperatie.
4. In plaats van te voldoen aan het bepaalde in paragraaf 2, a of 3, a, mogen vaartuigen één of meer reddingboten aan boord hebben die door middel van vrije val over de achterstevan van het vaartuig te water gelaten kunnen worden, die voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden, en reddingvlotten die voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden.

5. Er moet een voldoende aantal reddingboten en hulpverleningsboten zijn geplaatst aan boord van de vaartuigen om er bij het ontschepen van het totale aantal opvarenden verzekerd van te zijn dat iedere reddingboot of hulpverleningsboot niet meer dan negen reddingvlotten behoeft te begeleiden.

6. De groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten moeten voldoen aan de toepasselijke eisen van de voorschriften 17 tot en met 23.

Voorschrift 6

Beschikbaarheid en plaatsing van groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1. Groepsreddingmiddelen moeten:

- a. i in geval van nood onmiddellijk beschikbaar zijn;
- ii. vlug te water kunnen worden gelaten onder de voorwaarden vereist door voorschrift 32 (1), a;
- iii. snel teruggehieuid kunnen worden, indien zij tevens voldoen aan de eisen gesteld voor een hulpverleningsboot;
- b. zo geplaatst zijn dat:
 - i. het verzamelen van personen op het inschepingsdek niet wordt bemoeilijkt;
 - ii. de vlugge behandeling van de reddingmiddelen niet wordt bemoeilijkt;
 - iii. de inscheping snel en in goede orde kan geschieden; en
 - iv. de behandeling van andere groepsreddingmiddelen niet wordt bemoeilijkt.

2. Wanneer de afstand van het inschepingsdek tot aan de waterlijn bij de geringste diepgang tijdens de reis meer dan 4,5 meter bedraagt, moeten de groepsreddingmiddelen, met uitzondering van de vrij opdrijvende reddingvlotten, met volledige bezetting door middel van davits te water kunnen worden gelaten, dan wel voorzien zijn van gelijkwaardige goedgekeurde middelen voor de inscheping in de groepsreddingmiddelen.

3. Groepsreddingmiddelen en middelen voor het te water laten moeten vóór het vaartuig vertrekt in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn en moeten gedurende de reis te allen tijde zo worden gehouden.

4. a. Groepsreddingmiddelen moeten ten genoegen van de Administratie geplaatst zijn.

b. Elke reddingboot moet onder een afzonderlijk stel davits of goedgekeurd middel voor het te water laten geplaatst zijn.

c. Groepsreddingmiddelen moeten zo dicht mogelijk bij de verblijven en dienstruimten zijn opgesteld en zodanig doeltreffend zijn geplaatst, dat het te water laten veilig kan geschieden, waarbij speciaal gelet moet worden op de noodzaak vrij te blijven van de schroef. Bij de plaatsing van reddingboten die langs de zijkant van het vaartuig moeten worden neergelaten, moet rekening worden gehouden met ver uitstekende delen van de romp, ten einde aldus zoveel mogelijk zeker te stellen dat het te water laten kan geschieden langs een recht gedeelte

van de huid. Bij plaatsing op het voorschip dienen zij achter het aanvaringsschot te zijn opgesteld in een beschermde positie. In dit geval dient de Administratie bijzondere aandacht te besteden aan de sterkte van de davits.

d. De methode van het te water laten en terughieuwen van hulpverleningsboten moet zijn goedgekeurd, waarbij rekening moet zijn gehouden met het gewicht van de hulpverleningsboot met inbegrip van zijn uitrusting en 50 percent van het aantal personen dat hij mag vervoeren ingevolge voorschrift 23(1), b, ii, en 23(1), c, de bouw en afmetingen van de hulpverleningsboot en zijn opstelling boven de waterlijn bij de geringste diepgang van het vaartuig tijdens de reis. Elke hulpverleningsboot echter die meer dan 4,5 meter boven de waterlijn bij de geringste diepgang van het vaartuig tijdens de reis is opgesteld, moet voorzien zijn van goedgekeurde middelen voor het te water laten en terughieuwen.

e. Middelen voor tewaterlating en inscheping moeten voldoen aan de eisen van voorschriften 32.

f. i. De reddingvlotten moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij in geval van nood onmiddellijk beschikbaar zijn; hun plaatsing moet zodanig zijn dat zij vrij vanaf hun opstelling kunnen opdrijven, zich zelf kunnen opblazen en van een zinkend vaartuig kunnen losraken. Reddingvlotten echter die door middel van davits te water worden gelaten, behoeven niet vrij opdrijvend te zijn.

ii. indien sjorringen worden gebruikt, moeten deze zijn voorzien van een automatisch (hydrostatisch) ontkoppelingssysteem van een goedgekeurd type.

g. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat de eigenschappen met betrekking tot de constructie van het vaartuig en de vismethode de toepassing van sommige bepalingen van deze paragraaf redelijk noch praktisch uitvoerbaar maken, kan zij toestaan dat van deze bepalingen wordt afgeweken, mits op het vaartuig alternatieve voorzieningen voor tewaterlating en het terughieuwen zijn aangebracht, die voldoende zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is. De Administratie die ingevolge deze subparagraaf alternatieve voorzieningen voor tewaterlating en het terughieuwen heeft toegestaan, brengt de Organisatie op de hoogte van de gegevens van deze voorzieningen met het oog op kennisgeving hiervan aan de andere Partijen.

Voorschrift 7

Inscheping in groepsreddingmiddelen

Voor het inschepen in de groepsreddingmiddelen moeten doeltreffende voorzieningen zijn getroffen, die moeten omvatten:

a. ten minste één ladder of een ander goedgekeurd hulpmiddel aan elke zijde van het vaartuig om de groepsreddingmiddelen te kunnen bereiken wanneer deze te water liggen, behalve wanneer ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat de afstand van de plaats van inscheping tot aan de groepsreddingmiddelen die te water liggen zodanig is, dat de aanwezigheid van een ladder niet noodzakelijk is;

b. middelen voor het verlichten van de plaats waar de groepsreddingmiddelen geborgen zijn en voor het verlichten van de middelen voor het te water laten daarvan gedurende het gereed maken voor en tijdens het te water vieren, alsmede voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de groepsreddingmiddelen worden gevierd totdat het te water laten is

voltooid, voor welke middelen het vermogen moet worden verschaft door de in voorschrift IV/17 vereiste noodkrachtbron;

c. middelen om opvarenden te waarschuwen dat men op het punt staat het vaartuig te verlaten; en

d. middelen om te beletten dat water uit het vaartuig in de groepsreddingmiddelen stroomt.

Voorschrift 8

Reddinggordels

1. Voor iedere opvarende moet aan boord een reddinggordel van goedgekeurd model aanwezig zijn, die voldoet aan de eisen van voorschrift 24.

2. Reddinggordels moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen geborgen zijn; hun plaats moet duidelijk aangegeven zijn.

Voorschrift 9

Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies

1. Voor elke persoon die is aangewezen om de hulpverleningsboot te bemannen, wordt een goedgekeurd overlevingspak, van passende maat, dat voldoet aan de eisen van voorschrift 25, voorzien.

2. Aan boord van vaartuigen die voldoen aan de eisen van voorschrift 5(2) en (3) zijn overlevingspakken aanwezig die voldoen aan de eisen van voorschrift 25 ten behoeve van elke opvarende die niet wordt ondergebracht in:

a. de reddingboten; of

b. reddingvlotten die te water worden gelaten door middel van davits; of

c. reddingvlotten die worden bediend door gelijkwaardige goedgekeurde middelen waarbij men zich voor de inscheping op het reddingvlot niet in het water behoeft te begeven.

3. Naast de in paragraaf 2, letter a, voorgeschreven overlevingspakken moeten vaartuigen voor iedere reddingboot aan boord ten minste drie overlevingspakken hebben die voldoen aan de eisen van voorschrift 25.

Naast de in voorschrift 17 (8), xxxi, vereiste hulpmiddelen tegen warmteverlies moeten vaartuigen hulpmiddelen tegen warmteverlies aan boord hebben die voldoen aan de eisen van voorschrift 26 ten behoeve van personen die in de reddingboten worden ondergebracht en die niet zijn voorzien van overlevingspakken.

Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet voorgeschreven te worden indien het vaartuig is uitgerust met geheel overdekte reddingboten die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan iedere zijde van het vaartuig ten minste het totale aantal opvarenden op te nemen of een reddingboot die door middel van vrije val te water gelaten kan worden die voldoende ruimte biedt om het totale aantal opvarenden op te nemen.

4. De eisen van de paragrafen 2 en 3 hierboven zij niet van toepassing op vaartuigen die voortdurend reizen maken in gebieden met een warm klimaat waar, naar het oordeel van de Administratie, overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies niet nodig zijn.

5. De overlevingspakken vereist in de paragrafen 2 en 3 kunnen worden gebruikt om te voldoen aan de eisen van paragraaf 1.

Voorschrift 10

Reddingboeien

1. Onderstaand aantal reddingboeien die voldoen aan de eisen van voorschrift 27 (1) moet ten minste aanwezig zijn:

- a. 8 reddingboeien aan boord van vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer;
- b. 6 reddingboeien aan boord van vaartuigen met een lengte van minder dan 75 meter.

2. Ten minste de helft van het in paragraaf 1 bedoelde aantal reddingboeien moet voorzien zijn van zelf-ontbrandende lichten die voldoen aan de eisen van voorschrift 27(2).

3. Ten minste twee van de in overeenstemming met paragraaf 2 van zelf-ontbrandende lichten voorziene reddingboeien moeten voorzien zijn van zelfwerkende rooksignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 27(3); deze boeien moeten waar mogelijk vanaf de navigatiebrug snel te water geworpen kunnen worden.

4. Aan elke zijde van het vaartuig moet ten minste één reddingboei voorzien zijn van een drijvende reddinglijn die voldoet aan de eisen van voorschrift 27(4), die een lengte heeft van ten minste tweemaal de hoogte waarop hij boven de waterlijn bij de geringste diepgang tijdens de reis is geplaatst, of dertig meter, naargelang welke lengte de grootste is. Deze reddingboeien moeten niet voorzien zijn van zelfontbrandende lichten.

5. Alle reddingboeien moeten zo geplaatst zijn, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn en moeten altijd onmiddellijk overboord kunnen worden geworpen en mogen niet op enigerlei wijze blijvend bevestigd zijn.

Voorschrift 11

Lijnwerptoestellen

Elk vaartuig moet een lijnwerptoestel van een goedgekeurd type aan boord hebben dat voldoet aan de eisen van voorschrift 28.

Voorschrift 12

Noodsignalen

1. Elk vaartuig moet ten genoegen van de Administratie voorzien zijn van middelen om, zowel overdag als 's nachts, doelmatige noodsignalen te kunnen geven. Hieronder moeten ten minste 12 valschermsignalen begrepen zijn die voldoen aan de eisen van voorschrift 29.

2. De noodsignalen moeten van een goedgekeurd type zijn. Zij moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen geborgen zijn; hun plaats moet duidelijk aangegeven zijn.

Voorschrift 13

Radioreddingmiddelen

1. Op elk vaartuig moeten ten minste drie tweeweg VHF-radiotelefonietoestellen aanwezig zijn. Deze toestellen moeten voldoen aan prestatienormen die niet lager mogen zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen. Indien een tweeweg VHF-radiotelefonietoestel vast wordt aangebracht in een groepsreddingmiddel, moet het voldoen aan uitvoeringsnormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen.

2. Tweeweg VHF-radiotelefonietoestellen die aan boord van bestaande vaartuigen aanwezig zijn en die niet voldoen aan de door de Organisatie aangenomen prestatienormen, kunnen door de Administratie worden aanvaard tot 1 februari 1999, of tot de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, naargelang welke datum het laatst valt, mits de Administratie ervan overtuigd is dat zij compatibel zijn met goedgekeurde tweeweg VHF-radiotelefonietoestellen.

Voorschrift 14

Radartransponders

Aan elke zijde van ieder vaartuig moet ten minste één radartransponder zijn geplaatst. Deze radartransponders moeten voldoen aan prestatienormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen. De radartransponders moeten zodanig zijn geplaatst dat zij snel in een groepsreddingmiddel kunnen worden gezet. Een andere mogelijkheid is dat één radartransponder wordt geplaatst in elk groepsreddingmiddel.

Voorschrift 15

Lichtweerkaatsende materialen op reddingmiddelen

Alle groepsreddingmiddelen, hulpverleningsboten, reddinggordels en reddingboeien moeten zijn voorzien van lichtweerkaatsend materiaal overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie.

Voorschrift 16

Gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties

1. Gereedheid voor gebruik

Voordat het vaartuig de haven verlaat en gedurende de gehele reis moeten alle reddingmiddelen in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

2. Onderhoud

- a. Er moeten door de Administratie goedgekeurde instructies ten aanzien van het onderhoud aan boord van de reddingmiddelen aanwezig zijn en het onderhoud moet dienovereenkomstig worden uitgevoerd;

b. In plaats van de in subparagraaf a vereiste instructies kan de Administratie een voor het vaartuig opgesteld onderhoudsprogramma toestaan.

3. Onderhoud van de lopers

Lopers die bij het afvieren van de reddingmiddelen worden gebruikt, moeten met tussenpozen van niet meer dan 30 maanden eind voor eind gekeerd worden en moeten worden vernieuwd wanneer ze gebreken vertonen dan wel na ten hoogste 5 jaar, welke van beide termijnen het kortst is.

4. Reserveonderdelen en reparatiegereedschap

Er moeten reserveonderdelen en reparatiegereedschap aanwezig zijn voor de reddingmiddelen en hun bestanddelen die onderhevig zijn aan uitzonderlijke slijtage of verbruik en regelmatig vervangen moeten worden.

5. Wekelijkse inspectie

De volgende beproevingen en inspecties moeten wekelijks worden uitgevoerd:

- a. visuele inspectie van alle groepsreddingmiddelen, hulpverleningsboten en tewaterlatingsmiddelen ten einde te verzekeren dat deze gereed voor gebruik zijn;
- b. de motoren in alle reddingboten en hulpverleningsboten moeten in voor- en achteruit stand in totaal ten minste 3 minuten lopen mits de omgevingstemperatuur hoger is dan de minimumtemperatuur vereist om de motor te kunnen starten;
- c. beproeving van het systeem voor het geven van algemeen alarm.

6. Maandelijks inspecties

De inspectie van de reddingmiddelen met inbegrip van de reddingbootuitrusting moet maandelijks worden uitgevoerd waarbij gebruik moet worden gemaakt van een controlelijst teneinde te verzekeren dat deze volledig zijn en in goede staat verkeren. Een verslag van de inspectie moet in het logboek worden opgenomen.

7. Herkeuring van opblaasbare reddingvlotten, opblaasbare reddinggordels en hulpverleningsboten in opgeblazen toestand

- a. Ieder opblaasbaar reddingvlot en iedere opblaasbare reddinggordel moet een herkeuring ondergaan:
 - i. met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In die gevallen waarin het juist en redelijk lijkt, kan de Administratie deze periode echter verlengen tot 17 maanden;
 - ii. in een goedgekeurd keuringsstation, dat bevoegd is deze herkeuring te verrichten, over passende keuringsvoorzieningen beschikt, en uitsluitend gebruik maakt van daartoe opgeleid personeel.
- b. Alle reparaties en onderhoud aan hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant. Noodreparaties kunnen aan boord van het vaartuig worden uitgevoerd; permanente reparaties echter moeten worden verricht in een goedgekeurd keuringsstation.

8. Periodieke herkeuring van de automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen

Automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen voor eenmalig gebruik moeten worden vervangen wanneer de uiterste gebruiksdatum is verstreken. Indien de hydrostatische ontkoppelingsmechanismen geschikt zijn voor hergebruik, moet de herkeuring worden verricht:

- i. met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In die gevallen waarin het juist en redelijk lijkt, kan de Administratie deze periode echter verlengen tot 17 maanden;
- ii. in een keuringsstation dat bevoegd is deze herkeuring te verrichten, over passende keuringsvoorzieningen beschikt, en uitsluitend gebruik maakt van daartoe opgeleid personeel.

9. In gevallen waarin de aard van de visserij-activiteiten problemen oplevert ten aanzien van de naleving van de eisen van de paragrafen 7 en 8, kan de Administratie de tussenpozen voor de periodieke herkeuring verlengen tot 24 maanden, mits de Administratie ervan overtuigd is dat de desbetreffende middelen zodanig zijn gefabriceerd en aangebracht dat zij in behoorlijke staat blijven tot aan de volgende herkeuring.

DEEL C

EISEN WAARAAN REDDINGMIDDELEN MOETEN VOLDOEN

Voorschrift 17

Algemene eisen voor reddingboten

1. Constructie van reddingboten

- a. Alle reddingboten moeten deugdelijk zijn gebouwd en moeten van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit en voldoende vrijboord hebben wanneer zij zijn beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting. Alle reddingboten moeten een vaste romp hebben en moeten recht overeind liggend in kalm water en beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, wanneer er ergens beneden de waterlijn een gat is ontstaan, aangenomen dat geen verlies van drijfmateriaal of andere beschadiging optreedt, een positieve stabiliteit kunnen handhaven.
- b. Alle reddingboten moeten sterk genoeg zijn om veilig te water gelaten te kunnen worden beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting;
- c. Rompen en vaste overdekkingen moeten brandvertragend of brandbestendig zijn.
- d. Zitplaatsen moeten worden voorzien op de dwars- en langsdoften of als vaste zetels die zo laag mogelijk in de reddingboot moeten zijn aangebracht, en zo zijn vervaardigd dat zij het aantal personen, ieder met een gewicht van 100 kg, waarvoor ruimte is bestemd overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 2, b, ii, kunnen houden.
- e. Elke reddingboot moet sterk genoeg zijn om, zonder blijvende vervorming na het verwijderen van de last, onderstaande belasting te doorstaan:
 - i. voor boten met een metalen romp, 1,25 maal het totale gewicht van de reddingboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting; of

ii. voor andere boten, 2 maal het totale gewicht van de reddingboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting.

f. Elke reddingboot moet sterk genoeg zijn om, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting en met, waar dat van toepassing is glijspanten of stootdempers op hun plaatsen, een zijdelingse slag tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde en tevens een val op het water vanaf een hoogte van ten minste 3 meter, te doorstaan.

g. De verticale afstand tussen het vloeroppervlak en de binnenzijde van de overkapping over 50% van dat vloeroppervlak moet zijn:

i. ten minste 1,3 m voor een reddingboot bestemd voor 9 personen of minder;

ii. ten minste 1,7 m voor een reddingboot bestemd voor 24 personen of meer;

iii. ten minste de afstand vastgesteld door lineaire interpolatie tussen 1,3 meter en 1,7 meter voor een reddingboot bestemd voor 9 tot 24 personen.

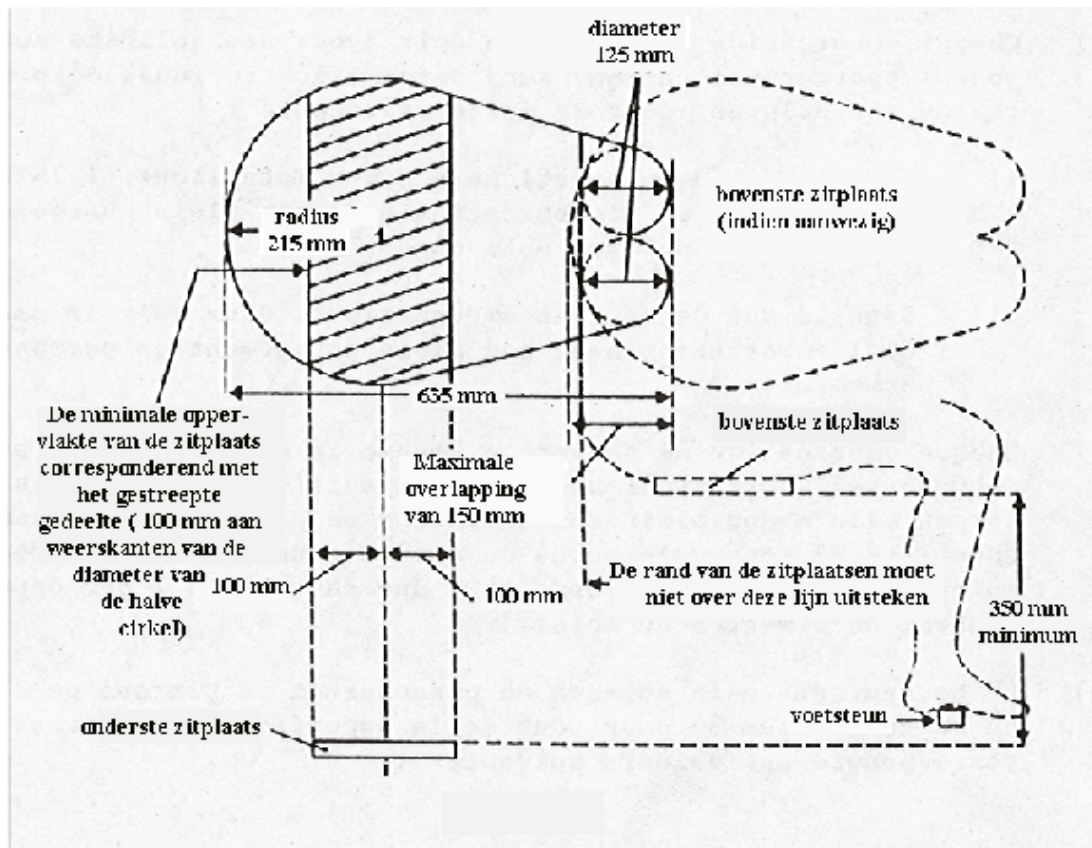
2. Draagvermogen van reddingboten

a. Een reddingboot bestemd voor meer dan 150 personen mag niet worden goedgekeurd.

b. Het aantal personen waarvoor in een reddingboot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

i. het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon en allen met een reddinggordel dat normaal zittend plaats kan nemen zonder de behandeling van de voortstuwingsmiddelen of het gebruik van enig uitrustingsstuk te belemmeren; of

ii. het aantal plaatsen dat wordt verkregen door de zitplaatsindeling overeenkomstig figuur 1. De vormen kunnen elkaar als aangegeven gedeeltelijk overlappen, mits er voetsteunen zijn aangebracht en er voldoende beenruimte is en de verticale afstand tussen de boven- en onderzitplaatsen ten minste 350 mm is.



c. Iedere zitplaats in de reddingboot moet duidelijk zijn aangegeven.

3. Toegang tot reddingboten

a. Iedere reddingboot moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe wordt gegeven, ingescheept kan worden. Snelle ontscheeping moet eveneens mogelijk zijn.

b. Reddingboten moeten een inschepingsladder hebben die aan beide zijden van de reddingboot gebruikt kan worden om personen vanuit het water in de reddingboot te kunnen laten klimmen. De onderste trede van de ladder moet ten minste 0,4 meter beneden de waterlijn van de lege reddingboot zijn.

c. De reddingboot moet zo zijn ingericht dat hulpeloze personen zowel vanuit zee als per draagbaar aan boord gebracht kunnen worden.

d. Alle oppervlakken waarop personen zouden kunnen lopen, moeten van een antisliplaag zijn voorzien.

4. Drijfvermogen van reddingboten

Alle reddingboten moeten een eigen drijfvermogen hebben of moeten zijn voorzien van zelfdrijvend materiaal dat niet nadelig wordt beïnvloed door zeewater, olie of olieproducten, en voldoende is om de reddingboot met volledige uitrusting drijvende te houden in de toestand dat de zee vrij kan binnendringen. Bovendien moet er voor het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, zelfdrijvend materiaal, gelijk aan 280 Newton per persoon aan opdrijvend vermogen, zijn

aangebracht. Tenzij in aanvulling op wat hierboven is voorgeschreven, mag drijvend materiaal niet aan de buitenzijde van de romp van de reddingboot zijn aangebracht.

5. Vrijboord en stabiliteit van reddingboten

Alle reddingboten moeten, beladen met 50% van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, gezeten op hun normale plaatsen aan één zijde van het langsscheepse midden, een vrijboord hebben, gemeten vanaf de waterlijn tot aan de laagst gelegen opening waardoor de reddingboot kan vollopen, van ten minste 1,5% van de lengte van de reddingboot of 100 mm, welke van beide het grootst is.

6. Voortstuwing van reddingboten

a. Iedere reddingboot moet worden aangedreven door een dieselmotor. Voor een reddingboot mag geen motor worden gebruikt waarvan de brandstof een vlampunt van 43° Celsius of lager heeft (closed-cup test).

b. De motor moet zijn voorzien van een handstartinrichting of een bekrachtigde startinrichting met twee onafhankelijk werkende oplaadbare krachtbronnen. Voorts moet de motor zijn voorzien van alle voor het starten benodigde hulpmiddelen. De startinrichting van de motor en de hulpmiddelen voor het starten moeten bij een omgevingstemperatuur van –15° Celsius de motor kunnen starten binnen 2 minuten vanaf het moment waarop de handelingen daarvoor zijn begonnen, tenzij naar het oordeel van de Administratie, met inachtneming van de bijzondere reizen die het vaartuig met die reddingboot voortdurend maakt, een andere temperatuur van toepassing is. De startinrichting mag niet worden belemmerd door de motoromkasting, doften of andere obstakels.

c. De motor moet ten minste 5 minuten na de koude start, met de reddingboot uit het water, kunnen lopen.

d. De motor moet kunnen lopen indien de reddingboot tot aan de hartlijn van de krukas is volgelopen met water.

e. De inrichting van de schroefas moet zodanig zijn dat de schroef kan worden ontkoppeld van het voortstuwingswerktuig. Er moeten voorzieningen zijn aangebracht waardoor het mogelijk is met de motorreddingboot zowel voor- als achteruit te varen.

f. De uitlaat moet zo zijn ingericht dat onder normaal gebruik wordt voorkomen dat water de motor binnendringt.

g. Alle reddingboten moeten zo zijn ontworpen dat rekening is gehouden met de veiligheid van personen in het water en mogelijke beschadiging van de schroef door in het water drijvend materiaal wordt voorkomen.

h. De snelheid van een reddingboot in kalm water vooruit varend moet, indien beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting en met alle door de motor aangedreven hulpuitrusting in bedrijf, ten minste 6 knopen zijn en indien een 25-persoons reddingvlot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting of gelijkwaardig gewicht wordt gesleept, 2 knopen. Er moet voldoende brandstof, geschikt voor gebruik bij de temperaturen die in het vaargebied van het vaartuig te verwachten zijn, aanwezig zijn om de volbeladen reddingboot met een vaart van 6 knopen gedurende ten minste 24 uur te laten varen.

i. De reddingbootmotor, de overbrenging en de motoraccessoires moeten zijn omgeven door een brandvertragende omkasting of door geschikte voorzieningen die soortgelijke bescherming bieden. Dergelijke voorzieningen moeten tevens bescherming bieden tegen onopzettelijke aanraking van hete of bewegende delen van de motor door personen en moeten de motor beschermen tegen blootstelling aan weersinvloeden en zeewater. Er moeten doeltreffende maatregelen zijn getroffen om het lawaai van de motor te beperken. De startaccu's moeten zijn aangebracht in omkastingen die een waterdichte ruimte vormen rondom de bodem en de zijden van de accu's. Deze omkastingen moeten goed sluitende deksels hebben, voorzien van een inrichting waardoor gassen kunnen ontsnappen.

j. De reddingbootmotor en de accessoires moeten zo zijn ontworpen dat geen elektromagnetische velden ontstaan die een storende invloed hebben op de radioapparatuur die in de reddingboot wordt gebruikt.

k. Er moeten voorzieningen zijn om alle accu's ten behoeve van het starten van de motor, de radioapparatuur en het zoeklicht opnieuw op te laden. De radioaccu's mogen niet worden gebruikt om stroom te leveren voor het starten van de motor. Er moeten voorzieningen zijn om de accu's van de reddingboot door het scheepsnet opnieuw op te laden met een voedingsspanning die niet hoger is dan 55 Volt en die op de opstellingsplaats van de reddingboot ontkoppeld kunnen worden.

l. Er moeten waterbestendige start- en bedieningsvoorschriften van de motor voorhanden zijn, die duidelijk waarneembaar nabij de bedieningsplaats van de motor zijn aangebracht.

7. Toebehoren van reddingboten

a. Alle reddingboten moeten zijn voorzien van ten minste één afvoerklep die is aangebracht bij het laagste punt in de romp, die automatisch opent om water uit de romp te lozen wanneer de reddingboot niet in het water ligt en die automatisch afsluit om te voorkomen dat er water binnendringt wanneer de reddingboot in het water ligt. Om de afvoerklep te kunnen afsluiten moet deze voorzien zijn van een dop of prop die met een lijn, ketting of ander geschikt middel aan de reddingboot verbonden is. De afvoerkleppen moeten van binnen in de reddingboot gemakkelijk bereikbaar zijn en de plaats ervan moet duidelijk zijn aangegeven.

b. Alle reddingboten moeten een roer en een helmstok hebben. Indien er tevens een stuurrad of een ander mechanisme voor afstandsbesturing is aangebracht moet, voor het geval dat er storing optreedt in het besturingsmechanisme, de helmstok het roer kunnen bedienen. Het roer moet permanent aan de reddingboot zijn bevestigd. De helmstok moet permanent zijn aangebracht op of verbonden met de roerkoning; indien de reddingboot een mechanisme voor afstandsbesturing heeft, mag de helmstok evenwel verplaatsbaar zijn en kan deze veilig worden opgeborgen en vastgezet nabij de roerkoning. Het roer en de helmstok moeten zo zijn uitgevoerd dat zij niet beschadigd worden bij het gebruik van het ontkoppelingsmechanisme of de schroef.

c. Behalve in de omgeving van roer en schroef moet langs de buitenzijde van de reddingboot een drijvende grijplijn zijn aangebracht.

d. Niet-zelfrichtende reddingboten moeten doelmatige handgrepen aan de onderzijde van de romp hebben, zodat personen zich aan de reddingboot in omgeslagen toestand kunnen vastklampen. De handgrepen moeten zodanig aan de reddingboot zijn bevestigd dat indien deze aan een kracht worden onderworpen die voldoende is om ze van de reddingboot af te breken, zij ervan afbreken zonder de reddingboot te beschadigen.

e. Alle reddingboten moeten zijn uitgerust met voldoende waterdichte kasten of compartimenten om bergruimte te bieden aan kleine uitrustingsstukken, water en benodigdheden, zoals bepaald in paragraaf 8. Er moeten voorzieningen zijn voor het opslaan van het opgevangen regenwater.

f. Iedere reddingboot die door middel van een loper of lopers te water wordt gelaten moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmechanisme, dat aan de volgende eisen voldoet:

i. het mechanisme moet zo zijn uitgevoerd dat alle haken gelijktijdig ontkoppeld worden;

ii. het mechanisme moet twee ontkoppelingsmogelijkheden hebben en wel als volgt:

1. een normale ontkoppelingsmogelijkheid, die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer deze in het water ligt of wanneer de haken onbelast zijn;

2. een belaste ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer de haken belast zijn. Deze ontkoppeling moet zo zijn uitgevoerd dat de reddingboot ontkoppelt onder alle beladingstoestanden van onbelast met de reddingboot in het water liggend tot een belading van 1,1 keer het totale gewicht van de reddingboot wanneer deze is beladen met de volledige bezetting en de volledige uitrusting. Deze ontkoppelingsmogelijkheid moet voldoende beschermd zijn tegen ongewild of voortijdig gebruik;

iii. de ontkoppelingsbediening moet duidelijk zijn aangegeven in een kleur die afsteekt tegen die van de omgeving;

iv. het mechanisme moet zijn ontworpen met een veiligheidsfactor van 6 gebaseerd op de maximaal toegestane belasting van het gebruikte materiaal waarbij aangenomen moet worden dat het gewicht van de reddingboot gelijk verdeeld is over de lopers.

g. Iedere reddingboot moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmiddel om de voorvanglijn te kunnen ontkoppelen wanneer daar kracht op staat.

h. Iedere reddingboot die voorzien is van een vast aangebracht tweeweg VHF-radiotelefonietoestel met een antenne die afzonderlijk is geplaatst, moet zijn uitgerust met voorzieningen om de antenne op doeltreffende wijze in de gebruiksofstelling te plaatsen en vast te zetten.

i. Reddingboten bestemd om langs de zijden van het vaartuig te water te worden gelaten moeten de noodzakelijke glijspanten en stootdempers hebben om het te water laten mogelijk te maken en schade aan de reddingboot te voorkomen.

j. Op het hoogste punt van de vaste overdekking moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flitstamp is, dan moet deze aanvankelijk werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren.

k. Aan de binnenzijde van de reddingboot moet een lamp of lichtpunt zijn aangebracht dat gedurende ten minste 12 uur voldoende licht geeft om de aanwijzingen voor overleven en uitrusting te kunnen lezen; olielantaarns worden voor dit doel echter niet toegestaan.

l. Tenzij anders bepaald, moet iedere reddingboot zijn voorzien van doeltreffende middelen om te lozen of moet automatisch zelflozend zijn.

m. Iedere reddingboot moet zo zijn ingericht dat voldoende uitzicht vooruit, achteruit en naar de zijden wordt verkregen vanaf de stuurpositie in verband met het veilig te water laten en het manoeuvreren.

8. Uitrusting van reddingboten

Alle uitrustingsstukken van een reddingboot, of die nu in deze paragraaf of elders in dit hoofdstuk worden vereist, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven teneinde de boten af te houden, moeten in de reddingboot zijn vastgezet door middel van sjorrings, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij vaartuig-verlaten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn en een zo gering mogelijk gewicht hebben, en moeten op doeltreffende en compacte wijze verpakt zijn. Tenzij anders bepaald, moet de normale uitrusting van een reddingboot bestaan uit:

i. voldoende drijvende riemen om bij kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor elke riem moeten dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;

ii. twee boothaken;

iii. een drijvend hoosvat en twee emmers;

iv. een handleiding voor het overleven op zee;

v. een nachthuis met een doelmatig kompas dat verlicht wordt of voorzien is van doelmatige middelen voor verlichting. In een geheel overdekte reddingboot moet het nachthuis permanent zijn aangebracht bij de stuurstand; in iedere andere reddingboot moeten er geschikte voorzieningen zijn om het nachthuis op te stellen;

vi. een drijfanker van geschikt formaat met een schokbestendige sleeplijn en een kaailijn die een goede greep biedt in natte toestand. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee;

vii. twee doeltreffende vanglijnen met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand van de opstellingsplaats van de reddingboot tot de waterlijn in de lichtste beladingstoestand of 15 meter, welke van beide de grootste is. Eén vanglijn bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel vereist door paragraaf 7, g, moet aan de voorkant van de reddingboot worden geborgen en de andere moet bij of in de buurt van de boeg van de reddingboot klaar voor gebruik stevig vastgezet zijn;

viii. twee bijlen, een aan ieder eind van de reddingboot;

ix. waterdichte houders die samen 3 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, waarvan 1 liter per persoon vervangen kan worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 dagen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;

x. een roestvrije aker met een lijn;

- xi. een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;
- xii. een noodrantsoen van in totaal 10.000 kilojoule voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;
- xiii. vier valschermsignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 29;
- xiv. zes handstakellichten die voldoen aan de eisen van voorschrift 30;
- xv. twee drijvende rooksignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 31;
- xvi. één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morsesenen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;
- xvii. één dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen ten behoeve van het seinen naar schepen en vliegtuigen;
- xviii. één exemplaar van de lijst van vastgestelde reddingseinen bedoeld in voorschrift V/16 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;
- xix. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;
- xx. een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;
- xxi. zes doses van een middel tegen zeeziekte en één zak voor overgeven bij zeeziekte per persoon;
- xxii. een zakmes dat met een lijn aan de reddingboot verbonden moet blijven;
- xxiii. drie blikopeners;
- xxiv. twee drijvende werpringen, ieder bevestigd aan een drijvende lijn van ten minste 30 meter lengte;
- xxv. een handpomp;
- xxvi. een vislijn met haken;
- xxvii. voldoende gereedschap voor kleinere reparaties aan de motor en zijn accessoires;
- xxviii. draagbare brandblusuitrusting geschikt om oliebranden te blussen;
- xxix. een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

xxx. een doelmatige radarreflector, tenzij in de reddingboot een radartransponder voor groepsreddingmiddelen is geplaatst;

xxxi. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van voorschrift 26, voldoende voor 10 procent van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte bestemd is of twee, welke van beide het meeste is;

xxxii. in het geval van vaartuigen die reizen maken waarvan de aard en duur zodanig zijn dat naar het oordeel van de Administratie de in de subparagrafen xii en xxvi voorgeschreven goederen niet noodzakelijk zijn, kan de Administratie deze eisen laten vervallen.

9. Tekens op reddingboten

- a. De afmetingen van de reddingboot en het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd moeten in duidelijke onuitwisbare tekens daarop zijn aangegeven.
- b. De naam en thuishaven van het vaartuig waartoe de reddingboot behoort moeten aan beide zijden van de voorsteven van de reddingboot zijn aangebracht in blokletters (hoofdletters) in Latijns schrift.
- c. Middelen ter identificatie van het vaartuig waartoe de reddingboot behoort en het nummer van de reddingboot moeten zodanig zijn aangebracht dat zij van bovenaf zichtbaar zijn.

Voorschrift 18

Zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboten

1. Zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 17 en daarnaast aan de eisen van dit voorschrift.

2. Overkapping

- a. Er moeten permanent aangebrachte vaste overkappingen zijn die zich uitstrekken over ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf de voorsteven en ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf het achterste gedeelte van de reddingboot.
- b. De vaste overkappingen moeten twee schuilplaatsen vormen. Indien de schuilplaatsen schotten hebben dan moeten daarin openingen zijn van voldoende formaat om gemakkelijk toegang te bieden aan personen die een overlevingspak, of warme kleding en een reddinggordel dragen. De hoogte binnen de schuilplaats moet voldoende zijn om personen gemakkelijk toegang te bieden naar hun plaatsen in de voor- en achtersteven van de reddingboot.
- c. De vaste overkappingen moeten zo zijn ingericht dat zij vensters of doorzichtige panelen hebben, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten met de ingangen of de overkappingen gesloten, zodat kunstlicht onnodig wordt.
- d. De vaste overkappingen moeten handgrepen hebben die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen.

e. De open gedeelten van de reddingboot moeten zijn uitgerust met een permanent aangebrachte opvouwbare overkapping zo ingericht dat:

- i. deze in niet meer dan 2 minuten gemakkelijk opgezet kan worden door niet meer dan twee personen;
- ii. deze isolerend is om de inzittenden te beschermen tegen kou door middel van niet minder dan twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag of door andere even doeltreffende middelen.

f. De overkapping gevormd door het vaste en het opvouwbare gedeelte moet zo zijn uitgevoerd dat:

- i. tewaterlating- en terughieuwactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat één van de inzittenden buiten de overkapping behoeft te komen;
- ii. er aan beide einden en aan beide zijden ingangen zijn, voorzien van doelmatige verstelbare afsluitmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf geopend en gesloten kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten; er dienen middelen te zijn om de ingangen in open of gesloten toestand vast te zetten;
- iii. er, met de opvouwbare overkapping opgezet en alle ingangen gesloten, te allen tijde voldoende lucht voor de inzittenden wordt toegelaten;
- iv. er middelen zijn om regenwater op te vangen;
- v. de buitenkant van de vaste en de opvouwbare overkapping en de binnenzijde van dat gedeelte van de reddingboot, dat door de opvouwbare overkapping wordt overdekt, van goed zichtbare kleur is. De binnenkant van de schuilplaatsen moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;
- vi. het mogelijk is met de reddingboot te roeien.

3. Omslaan en opnieuw richten

- a. Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo ontworpen zijn dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op de plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand is.
- b. De stabiliteit van een reddingboot moet zodanig zijn dat deze uit zichzelf of automatisch zelfrichtend is indien beladen met de volledige of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting en de personen met hun veiligheidsgordels zijn vastgesjord.

4. Voortstuwing

- a. De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.
- b. De motor en motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en blijven draaien nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht of moet automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht en het water uit de reddingboot is geloosd. Het ontwerp

van de brandstof- en smeersystemen moet het verlies van brandstofolie en het verlies van meer dan 250 milliliter smeerolie uit de motor tijdens het omslaan voorkomen.

c. Luchtgekoelde motoren moeten een kanaalsysteem hebben om koellucht op te nemen uit en uit te laten naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten aangebracht zijn om koellucht op te nemen uit en uit te laten binnen de reddingboot.

5. Constructie en stootdempers

a. Niettegenstaande voorschrift 17, 1, f, moet een zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien dat wordt gewaarborgd dat de reddingboot bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde.

b. De reddingboot moet automatisch zelflozend zijn.

Voorschrift 19

Geheel overdekte reddingboten

1. Geheel overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 17 en daarnaast voldoen aan de eisen van dit voorschrift.

2. Overkapping

Iedere geheel overdekte reddingboot moet zijn uitgerust met een waterdichte overkapping die de gehele reddingboot overdekt. De overkapping moet zo zijn uitgevoerd dat:

- i. deze de inzittenden beschermt tegen hitte en kou;
- ii. toegang tot de reddingboot wordt geboden door luiken die afgesloten kunnen worden om de reddingboot waterdicht te maken;
- iii. de luiken op zodanige plaatsen zijn aangebracht dat tewaterlating- en terughieuwactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat één van de inzittenden de overkapping behoeft te verlaten;
- iv. de toegangsluiken van binnen en van buiten geopend en gesloten kunnen worden en voorzien zijn van middelen om ze in open toestand vast te zetten;
- v. het mogelijk is met de reddingboot te roeien;
- vi. deze, indien de reddingboot in omgekeerde toestand is met de luiken gesloten en zonder lekkage van betekenis, de gehele massa van de reddingboot, alle uitrusting, motor en volledige bezetting kan dragen; .
- vii. deze aan iedere zijde vensters of doorzichtige panelen heeft, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten met de luiken gesloten, zodat kunstlicht onnodig wordt;

- viii. de buitenkant van een goed zichtbare kleur is en de binnenkant van een kleur die voor de inzittenden niet hinderlijk is;
- ix. er handgrepen zijn die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen, en die steun geven bij in- en ontschepen;
- x. personen vanaf de ingang toegang tot hun zitplaatsen hebben zonder over doften of andere obstakels te klauteren;
- xi. de inzittenden beschermd zijn tegen de gevolgen van gevaarlijke atmosferische onderdruk die door de motor kan worden gevormd.

3. Omslaan en opnieuw richten

- a. Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo ontworpen zijn dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op de plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand is.
- b. De stabiliteit van de reddingboot moet zodanig zijn dat deze uit zichzelf of automatisch zelfrichtend is indien beladen met de volledige of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting en alle toegangen en openingen waterdicht gesloten zijn en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgesjord.
- c. De reddingboot moet de volledige bezetting en de volledige uitrusting, indien de reddingboot in de in voorschrift 17 (1) a, omschreven beschadigde toestand verkeert, kunnen dragen en haar stabiliteit moet zodanig zijn dat in het geval de reddingboot is omgeslagen, zij automatisch een stand verkrijgt waarbij ontsnapping boven water voor de inzittenden wordt verkregen.
- d. Het ontwerp van alle motoruitlaatpijpen, luchtkanalen en andere openingen moet zodanig zijn dat water buiten de motor wordt gehouden wanneer de reddingboot omslaat en zich weer opricht.

4. Voorstuwing

- a. De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.
- b. De motor en de motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en blijven draaien nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht of moet automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht. Het ontwerp van de brandstof- en smeeroliesystemen moet het verlies van brandstof en het verlies van meer dan 250 milliliter smeerolie uit de motor tijdens het omslaan voorkomen.
- c. Luchtgekoelde motoren moeten een kanaalsysteem hebben om koellucht op te nemen uit en uit te laten naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten zijn aangebracht om koellucht op te nemen uit en uit te laten binnen de reddingboot.

5. Constructie en stootdempers

Niettegenstaande voorschrift 17 (1) f, moet een geheel overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien dat wordt gewaarborgd dat de reddingboot bescherming biedt tegen

schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde.

6. Reddingboten die door middel van vrije val te water worden gelaten

Een reddingboot gemaakt voor tewaterlating door middel van vrije val moet zo zijn gebouwd dat hij in staat is bescherming te bieden tegen schadelijke versnellingen als gevolg van het te water laten, wanneer beladen met de volledige bezetting en de volledige uitrusting, vanaf ten minste de maximumhoogte waarvoor de boot is ontworpen om opgesteld te worden boven de waterlijn in de lichtste beladingstoestand van het vaartuig onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast tot 10° en met een slagzij van het vaartuig van niet minder dan 20° naar iedere kant.

Voorschrift 20

Algemene eisen voor reddingvlotten

1 Constructie van reddingvlotten

- a. Ieder reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het gedurende 30 dagen bestand is tegen drijvende blootstelling aan invloeden van weer en zee in alle toestanden van zeegang.
- b. Het reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat, wanneer het van een hoogte van 18 meter in het water wordt geworpen, het reddingvlot en zijn uitrusting naar genoegen blijven werken. Indien het reddingvlot op een hoogte groter dan 18 meter boven de waterlijn in de lichtste beladingstoestand wordt geplaatst, dan moet het van een type zijn dat een valproef van ten minste die hoogte met goed gevolg heeft ondergaan.
- c. Het drijvende reddingvlot moet bestand zijn tegen herhaalde sprongen erop vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m boven de vloer van het vlot, zowel met als zonder openstaande overkapping.
- d. Het reddingvlot met toebehoren moet zo zijn vervaardigd dat het met zijn volle bezetting en uitrusting en met één van de drijfankers uitgebracht, in kalm water met een vaart van 3 knopen kan worden gesleept.
- e. Het reddingvlot moet een overkapping hebben die automatisch opgezet wordt wanneer het vlot te water wordt gelaten en in het water ligt, om de inzittenden te beschermen tegen weersinvloeden. De overkapping moet voldoen aan het volgende:
 - i. zij moet isolatie tegen hitte of koude bieden door middel van twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag, of door andere even doeltreffende middelen. Er moeten voorzieningen zijn getroffen om het binnendringen van water in de luchtlaag te voorkomen;
 - ii. de binnenkant moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;
 - iii. elke ingang moet duidelijk zijn aangegeven en zijn voorzien van doeltreffende verstelbare afsluitingsmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf het reddingvlot geopend kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten. Reddingvlotten bestemd voor meer dan 8 personen moeten ten minste twee tegen over elkaar liggende ingangen hebben;

- iv. zij moet te allen tijde, zelfs met afgesloten ingangen, voldoende lucht voor de inzittenden toelaten;
- v. zij moet zijn voorzien van ten minste één uitkijkopening;
- vi. zij moet zijn voorzien van middelen voor het opvangen van regenwater;
- vii. zij moet onder alle delen van de overkapping voldoende hoofdruimte bieden aan het totaal aantal personen in zittende houding.

2. Minimum draagvermogen en gewicht van reddingvloten

- a. Wanneer het draagvermogen van een reddingvlot, berekend overeenkomstig de eisen van voorschrift 21(3) of 22(3), naar gelang van toepassing is, voor minder dan zes personen is, mag het reddingvlot niet worden goedgekeurd.
- b. Tenzij het reddingvlot te water gelaten wordt door een goedgekeurd tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan de eisen van voorschrift 32 en het niet draagbaar hoeft te zijn, mag het totale gewicht van het reddingvlot, zijn verpakking en zijn uitrusting niet meer zijn dan 185 kg.

3. Toebehoren van reddingvloten

- a. Langs de binnen- en buitenzijde van het reddingvlot moeten grijplijnen stevig vastgezet zijn.
- b. Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doeltreffende vanglijn met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand vanaf de opstellingsplaats tot de waterlijn in de lichtste beladingstoestand of 15 meter, welke de grootste is.

4. Reddingvloten van het strijkbare type

- a. In aanvulling op de bovenstaande bepalingen moet een reddingvlot van het strijkbare type:
 - i. wanneer het reddingvlot beladen is met de volledige bezetting en volledige uitrusting een zijdelingse slag tegen de scheepshuid met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde en een val op het water van een hoogte van ten minste 3 meter kunnen doorstaan zonder zodanige schade dat de goede werking aangetast wordt;
 - ii. zijn voorzien van middelen om het reddingvlot langs het inschepingsdek te brengen en daar vast te houden gedurende de inschepping.
- b. Ieder reddingvlot van het strijkbare type moet zo zijn ingericht dat binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe gegeven wordt, het volledige aantal personen kan worden ingescheept.

5. Uitrusting

- a. De standaarduitrusting van ieder reddingvlot moet bestaan uit:
 - i. een drijvende werpring, bevestigd aan een drijvende lijn van ten minste 30 m lengte;

ii. een mes van het niet-vouwbare type met een drijvend heft, bevestigd aan een lijn en geborgen in een zak op de buitenkant van de overkapping nabij de plaats waar de vanglijn aan het reddingvlot is bevestigd. Daarnaast moet een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen zijn voorzien van een tweede mes, dat niet van het niet-vouwbare type behoeft te zijn;

iii. een drijvend hoosvat voor een reddingvlot bestemd voor niet meer dan 12 personen. Voor een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen, twee drijvende hoosvaten;

iv. twee sponzen;

v. twee drijfankers ieder met een schokbestendige sleeplijn en kaailijn, de ene als reserve en de andere blijvend aan het reddingvlot bevestigd en wel op een zodanige wijze dat wanneer het reddingvlot opgeblazen wordt of in het water ligt het er voor zorgt dat het reddingvlot op de meest stabiele wijze met de kop op de wind komt te liggen. De sterkte van het drijfanker, zijn sleeplijn en kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee. De drijfankers moeten aan elk eind van de sleeplijn een wartel hebben en moeten van het type zijn dat niet binnenste buiten tussen het spruitstuk door kan draaien;

vi. twee drijvende pagaaien;

vii. drie blikopeners (veiligheidsmesses die voorzien zijn van een speciale blikopener zijn t.a.v. deze eis voldoende);

viii. een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;

ix. een fluit of gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;

x. vier valschermsignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 29;

xi. zes handstakellichten die voldoen aan de eisen van voorschrift 30;

xii. twee drijvende rooksignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 31;

xiii. één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morsesenen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

xiv. een doelmatige radarreflector, tenzij er een radartransponder in het reddingvlot is geplaatst;

xv. één dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen ten behoeve van het seinen naar schepen en vliegtuigen;

xvi. één exemplaar van de lijst van vastgestelde reddingseinen bedoeld in Voorschrift V/16 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;

xvii. een vislijn met haken;

xviii. een nooddrantsoen van in totaal 10.000 kiloJoule voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd; deze nooddrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;

xix. waterdichte houders die samen 1,5 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd, waarvan 0,5 liter per persoon vervangen kan worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 dagen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;

xx. een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;

xxi. zes doses van een middel tegen zeeziekte en één zak voor overgeven bij zeeziekte voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd;

xxii. aanwijzingen voor het overleven op zee;

xxiii. aanwijzingen voor onmiddellijk te nemen maatregelen;

xxiv. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van voorschrift 26 voldoende voor 10 procent van het aantal personen waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd of twee, welke van beide het meest is.

- b. De aanduiding, voorgeschreven in de voorschriften 21(7), c, v en 22(7), vii, op reddingvloten die overeenkomstig paragraaf a zijn uitgerust, moet zijn „SOLAS-A-PACK” in blokletters (hoofdletters) in Latijns schrift.
- c. Waar van toepassing moet de uitrusting geborgen zijn in een verpakking die, wanneer deze geen volledig onderdeel is van, of blijvend bevestigd is aan het reddingvlot, moet worden geborgen en vastgezet binnen het reddingvlot en ten minste 30 minuten in het water moet kunnen drijven zonder dat de inhoud wordt beschadigd.

6. Voorzieningen voor het vrij opdrijven van reddingvloten

a. Vanglijnsysteem

Het vanglijnsysteem van een reddingvlot moet een verbinding tussen het vaartuig en het reddingvlot vormen en moet zo zijn aangebracht dat het reddingvlot wanneer het ontkoppeld is en, in het geval van een opblaasbaar reddingvlot, wanneer het opgeblazen is, niet door het zinkende vaartuig kan worden ondergetrokken.

b. Breekdraad

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een breekdraad wordt toegepast, moet deze:

- i. niet breken bij de kracht die nodig is om de vanglijn uit de verpakking van het reddingvlot te trekken;
- ii. indien van toepassing, sterk genoeg zijn om het reddingvlot te laten opblazen;
- iii. breken bij een kracht van 2,2 kiloNewton (plus of min 0,4 kiloNewton).

c. Hydrostatische ontkoppelingssystemen

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een hydrostatisch ontkoppelingssysteem wordt toegepast, moet dit:

- i. zijn vervaardigd uit niet op elkaar inwerkende materialen opdat wordt voorkomen dat het systeem onklaar raakt. Gegalvaniseerde of op andere wijze met metaal bedekte delen mogen niet toegestaan worden op onderdelen van het hydrostatisch ontkoppelingssysteem;
- ii. automatisch het reddingvlot ontkoppelen op een diepte van niet meer dan 4 meter;
- iii. afvoergaten hebben om te voorkomen dat een opeenhoping van water in de hydrostatische ruimte ontstaat als het apparaat in normale toestand verkeert;
- iv. zo vervaardigd zijn dat ontkoppeling bij overkomend water wordt voorkomen;
- v. op de buitenkant blijvend zijn gemerkt met het type en serienummer;
- vi. zijn voorzien van een document of een identificatieplaatje waarop de fabricagedatum, het type en het serienummer zijn vermeld;
- vii. zo zijn ontworpen, dat ieder onderdeel verbonden met het vanglijnsysteem een sterkte heeft die niet minder is dan die voor de vanglijn is vereist;
- viii. indien het voor eenmalig gebruik is, instructies bevatten voor de vaststelling van de uiterste gebruiksdatum alsmede middelen voor de markering van de datum op het systeem.

Voorschrift 21 Automatisch opblaasbare reddingvlotten

1. Automatisch opblaasbare reddingvlotten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 20 en daarnaast aan de eisen van dit voorschrift.

2. Constructie van automatisch opblaasbare reddingvlotten

- a. De hoofddrijfkamer moet in ten minste twee afzonderlijke compartimenten zijn verdeeld, ieder voorzien van een terugslagklep voor het opblazen. De drijfkamers moeten zo zijn ontworpen, dat wanneer een van de compartimenten is beschadigd of zich niet opblaast, de compartimenten die nog intact zijn het reddingvlot drijvend kunnen houden met positief vrijboord rondom en met het aantal personen, waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd, ieder met een gewicht van 75 kg en zittend op de normale plaats.
- b. De bodem van een reddingvlot moet waterdicht zijn en moet voldoende isolatie kunnen bieden tegen koude, hetzij:
 - i. door middel van één of meer compartimenten die automatisch, of door de inzittenden, opgeblazen, leeg gelaten en weer opgeblazen kunnen worden; hetzij
 - ii. door andere even doeltreffende middelen die niet afhankelijk zijn van opblazen.
- c. Het reddingvlot moet worden opgeblazen met een niet giftig gas. Het opblazen moet bij een omgevingstemperatuur van tussen 18° Celsius en 20° Celsius binnen de tijd van 1 minuut en bij een omgevingstemperatuur van minus 30° Celsius binnen de tijd van 3 minuten zijn

voltooid. Na het opblazen moet het reddingvlot zijn vorm behouden wanneer het beladen is met de volledige bezetting aan personen en uitrusting.

d. Elk opblaasbaar compartiment moet een druk van ten minste driemaal de werkdruk kunnen doorstaan; door middel van een ontluichtingsklep of door beperkte gastoevoer moet worden voorkomen dat een druk groter dan tweemaal de werkdruk wordt bereikt. Er moeten middelen zijn om de handpomp of blaasbalg voorgeschreven in paragraaf 10, a, ii, zodanig aan te sluiten dat de werkdruk gehandhaafd kan worden.

3. Draagvermogen van automatisch opblaasbare reddingvlotten

Het aantal personen waarvoor in een reddingvlot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

- i. het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofdruimtes – waarbij noch de bogen noch de doften indien aangebracht, mogen worden meegerekend – uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096; of
- ii. het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de bodem van het opgeblazen reddingvlot gemeten tot de binnenste rand van de drijfkamer – waarbij de doft of doften, indien aangebracht, mogen worden meegerekend – uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of
- iii. het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een redding gordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.

4. Toegang tot automatisch opblaasbare reddingvlotten

- a. Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een half verstijfde inklimsteun om personen in staat te stellen om vanuit zee in het reddingvlot te klimmen; deze moet zo zijn aangebracht dat aanzienlijk leeglopen van het reddingvlot bij beschadiging van de inklimsteun wordt voorkomen. Bij strijkbare reddingvlotten met meer dan één ingang moet de inklimsteun bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen zijn aangebracht.
- b. Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet zijn.
- c. In het reddingvlot moeten middelen zijn om personen te helpen zichzelf vanaf de ladder in het reddingvlot te trekken.

5. Stabiliteit van automatisch opblaasbare reddingvlotten

- a. Ieder opblaasbaar reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het, wanneer geheel opgeblazen en in het water drijvend met de overkapping geheel op, in zeegang stabiel is.
- b. De stabiliteit van een reddingvlot moet zodanig zijn dat het in omgekeerde toestand in zeegang en in kalme zee door één persoon kan worden gekeerd.

c. De stabiliteit van een reddingvlot moet zodanig zijn dat het, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, in kalm water gesleept kan worden met een snelheid tot 3 knopen.

6. Toebehoren van automatisch opblaasbare reddingvlotten

a. De sterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad vereist in voorschrift 20(6) b, moet ten minste 10,0 kiloNewton zijn voor een reddingvlot dat bestemd is om aan negen of meer personen ruimte te bieden en ten minste 7,5 kiloNewton voor alle andere reddingvlotten. Het opblazen van het reddingvlot moet door één persoon geactiveerd kunnen worden.

b. Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flitslamp is, dan moet het flitslicht werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij en moet automatisch gaan branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.

c. Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch gaan branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen en moet voldoende licht geven om de aanwijzingen voor overleving en uitrusting te kunnen lezen.

7. Containers van automatisch opblaasbare reddingvlotten

a. Het reddingvlot moet zijn verpakt in een container die:

i. zo vervaardigd is dat deze bestand is tegen zware slijtage onder omstandigheden die op zee worden ondervonden;

ii. volgepakt met het reddingvlot en de uitrusting voldoende eigen drijfvermogen heeft om de vanglijn naar buiten te trekken en het opblaasmechanisme te bedienen wanneer het vaartuig zinkt;

iii. met uitzondering van de lekgaten in de bodem van de container, voor zover uitvoerbaar, waterdicht is.

b. Het reddingvlot moet zodanig in de container worden gepakt dat, voor zover mogelijk, verzekerd is dat het reddingvlot eenmaal in het water recht overeind wordt opgeblazen zodra het vrijkomt van de container.

c. De container moet zijn gemerkt met:

i. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

ii. het serienummer

iii. de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend en het aantal personen waarvoor het bestemd is;

- iv. SFV;
- v. het type van het bijgepakte noodpakket;
- vi. de datum waarop laatste keuring plaatsvond;
- vii. de lengte van de vanglijn;
- viii. de maximale hoogte boven de waterlijn waarop het geplaatst mag worden (afhankelijk van de valproef en de lengte van de vanglijn);
- ix. aanwijzingen voor de tewaterlating.

8. Merken op automatisch opblaasbare reddingvloten

Het reddingvlot moet gemerkt zijn met:

- i. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;
- ii. het serienummer;
- iii. de datum van fabricage (maand en jaar);
- iv. de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend;
- v. de naam en plaats van het keuringsstation waar de laatste keuring plaatsvond;
- vi. het aantal personen waarvoor het bestemd is, aangebracht boven iedere ingang in tekens die ten minste 100 millimeter hoog zijn, in een kleur die contrasteert met het materiaal van het reddingvlot.

9. Automatisch opblaasbare reddingvloten van het strijkbare type

a. Behalve te voldoen aan bovenstaande eisen moet een reddingvlot van het strijkbare type, wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt, een last doorstaan van:

- i. 4 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur en een gestabiliseerde temperatuur van het reddingvlot van 20° Celsius, plus of min 3° Celsius, met alle overdrukventielen gesloten; en
- ii. 1,1 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur en een gestabiliseerde temperatuur van het reddingvlot van minus 30° Celsius met alle overdrukventielen open.

b. Containers van vloten die door middel van een voorziening voor tewaterlating te water worden gelaten, moeten zo zijn vastgezet, dat voorkomen wordt dat de verpakking of delen daarvan in zee vallen tijdens en na het opblazen en te water laten van het in de container verpakte reddingvlot.

10. Aanvullende uitrusting voor automatisch opblaasbare reddingvloten

a. In aanvulling op de uitrusting bepaald in voorschrift 20(5) moet ieder automatisch opblaasbaar reddingvlot zijn voorzien van:

- i. reparatiegerei om lekken in de drijfkamers te herstellen;
- ii. een handpomp of een blaasbalg.

b. De messen vereist in voorschrift 20(5), a, ii, moeten veiligheidsmessen zijn.

Voorschrift 22

Vaste reddingvlotten

1. Vaste reddingvlotten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 20 en daarnaast aan de eisen van dit voorschrift.

2. Constructie van vaste reddingvlotten

a. Het drijfvermogen van het reddingvlot moet worden geleverd door goedgekeurd zelfdrijvend materiaal dat zo dicht mogelijk bij de zijden van het reddingvlot is aangebracht. Het drijvend materiaal moet brandvertragend zijn of beschermd zijn door een brandvertragende laag.

b. De bodem van het reddingvlot moet het binnendringen van water voorkomen en moet de inzittenden doeltreffend uit het water houden en hen tegen de koude isoleren.

3. Draagvermogen van vaste reddingvlotten

Het aantal personen waarvoor in een reddingvlot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

- i. het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van het drijfmateriaal vermenigvuldigd met een factor 1 minus het soortelijk gewicht van het materiaal, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096; of
- ii. het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de bodem van het reddingvlot, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of
- iii. het aantal personen, met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.

4. Toegang tot vaste reddingvlotten

a. Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een verstijfde inklimsteun om personen in staat te stellen om vanuit zee in het reddingvlot te klimmen. Bij strijkbare reddingvlotten met meer dan één ingang moet de inklimsteun bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsfaciliteiten zijn aangebracht.

b. Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet zijn.

c. In het reddingvlot moeten middelen zijn om personen te helpen zichzelf vanaf de ladder in het reddingvlot te trekken.

5. Stabiliteit van vaste reddingvlotten

a. Tenzij het reddingvlot, met welke zijde het ook bovendrijft, veilig kan worden gebruikt, moeten de sterkte en stabiliteit zodanig zijn dat het zelfrichtend is of gemakkelijk door één persoon in zeegang en in kalme zee kan worden gekeerd.

b. De stabiliteit van het reddingvlot moet zodanig zijn dat het, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, in kalm water gesleept kan worden met een snelheid tot 3 knopen.

6. Toebehoren van vaste reddingvlotten

a. Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doeltreffende vanglijn. De sterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad vereist in voorschrift 20(6), b, moet ten minste 10,0 kiloNewton zijn voor een reddingvlot dat bestemd is om aan negen of meer personen ruimte te bieden en ten minste 7,5 kiloNewton voor alle andere reddingvlotten.

b. Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flitslamp is, dan moet het flitslicht werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij en moet automatisch gaan branden wanneer de overkapping is opgezet. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.

c. Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch gaan branden wanneer de overkapping is opgezet en moet voldoende licht geven om de aanwijzingen voor overleving en uitrusting te kunnen lezen.

7. Merken op vaste reddingvlotten

Het reddingvlot moet gemerkt zijn met:

- i. de naam en thuishaven van het vaartuig waartoe het behoort;
- ii. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;
- iii. het serienummer;
- iv. de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend;

v. het aantal personen waarvoor het bestemd is, aangebracht boven iedere ingang in tekens die ten minste 100 millimeter hoog zijn, in een kleur die contrasteert met het materiaal van het reddingvlot;

vi. SFV;

vii. het type van het bijgepakte noodpakket;

viii. de lengte van de vanglijn;

ix. de maximale hoogte boven de waterlijn waarop het geplaatst mag worden (afhankelijk van de valproef);

x. aanwijzingen voor de tewaterlating.

8. Vaste reddingvlotten van het strijkbare type

Behalve te voldoen aan bovenstaande eisen moet een vast reddingvlot van het strijkbare type wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt een last van 4 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting doorstaan.

Voorschrift 23

Hulpverleningsboten

1. Algemene eisen

a. Behalve zoals bepaald in dit voorschrift, moeten alle hulpverleningsboten voldoen aan de eisen van voorschrift 17(1) tot en met 17(7), en 17(7) f, 17(7) g, 17(7) i, 17(7) l en 17(9).

b. Hulpverleningsboten kunnen zijn van een vaste constructie, van een constructie van het opblaasbare type of van een constructie waarin beide gecombineerd zijn en moeten:

i. niet minder dan 3,8 meter en niet meer dan 8,5 meter in lengte zijn, behalve wanneer de Administratie, gezien de grootte van het vaartuig of om andere redenen waarom het onredelijk of onuitvoerbaar wordt geacht zodanige boten aan boord te hebben, een hulpverleningsboot van geringere lengte doch ten minste 3,3 meter kan aanvaarden;

- o ii. ten minste vijf personen in zittende en een persoon in liggende houding kunnen dragen, of in het geval van een hulpverleningsboot van minder dan 3,8 meter in lengte, een door de Administratie vast te stellen lager aantal.

c. Het aantal personen dat in een hulpverleningsboot mag worden ondergebracht, wordt door de Administratie vastgesteld.

d. Hulpverleningsboten die uit een combinatie van een vaste constructie en een constructie van het opblaasbare type bestaan, moeten ten genoegen van de Administratie voldoen aan de desbetreffende eisen van dit voorschrift.

e. Tenzij de hulpverleningsboot voldoende zeeg heeft, moet deze zijn voorzien van een boegoverdekking die zich over ten minste 15 procent van de lengte uitstrekt.

f. Hulpverleningsboten moeten kunnen manoeuvreren met een snelheid tot 6 knopen en moeten gedurende ten minste 4 uur die snelheid kunnen aanhouden.

g. Hulpverleningsboten moeten bij zeegang handelbaar en manoeuvreerbaar genoeg zijn om personen uit het water te kunnen terughalen, reddingvlotten bij elkaar te brengen en het grootste type reddingvlot dat aan boord is, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting of een gelijkwaardig gewicht, met een vaart van ten minste 2 knopen te kunnen slepen.

h. Een hulpverleningsboot moet met een binnenboord- of buitenboordmotor zijn uitgerust. Indien een buitenboordmotor is aangebracht, dan kunnen het roer en de helmstok onderdeel van de motor zijn. Niettegenstaande de eisen van voorschrift 17(6), a, kunnen buitenboordbenzinemotoren met een goedgekeurd brandstofsysteem worden aangebracht in hulpverleningsboten mits de brandstoftanks op bijzondere wijze tegen brand en explosies worden beschermd.

i. Er moeten permanent voorzieningen ten behoeve van het slepen in de hulpverleningsboot zijn aangebracht en deze moeten sterk genoeg zijn om reddingvlotten bij elkaar te brengen of te slepen zoals in paragraaf 1, g, wordt vereist.

j. Hulpverleningsboten moeten zijn uitgerust met een berging voor kleinere uitrustingsstukken die dicht is tegen weer en wind.

2. Uitrusting van hulpverleningsboten

a. Alle uitrustingsstukken voor hulpverleningsboten, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven om de boot af te houden, moeten in de hulpverleningsboot zijn vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of andere geschikte voorzieningen. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij tewaterlatings- of terughieuwactiviteiten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn, en een zo gering mogelijk gewicht hebben, en moeten op doeltreffende en compacte wijze zijn verpakt.

b. De normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot moet bestaan uit:

i. voldoende drijvende riemen of pagaaien om bij kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor elke riem moeten dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten door middel van lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;

ii. een drijvend hoosvat;

iii. een nachthuis met een doelmatig kompas dat verlicht wordt of voorzien is van doelmatige middelen voor verlichting;

iv. een drijfanker en kaailijn met een sleeplijn van voldoende sterkte en met een lengte van ten minste 10 meter;

v. een vanglijn van voldoende lengte en sterkte bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel dat voldoet aan de eisen van voorschrift 17(7) g, en geplaatst aan de voorkant van de hulpverleningsboot;

vi. een drijvende lijn van ten minste 50 meter lengte, sterk genoeg om een reddingvlot te slepen zoals voorgeschreven in paragraaf 1, g;

vii. één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morsesignalen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservelampje, verpakt in een waterdichte houder;

viii. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidssignalen;

ix. een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;

x. twee drijvende werpringen, ieder bevestigd aan een drijvende reddinglijn van ten minste 30 meter lengte;

xi. een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 meter breedte op 180 meter afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

xii. een doelmatige radarreflector;

xiii. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van voorschrift 26, voldoende voor 10 procent van het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd of twee, welk van beide het meeste is.

c. Behalve de uitrusting voorgeschreven in paragraaf 2, b, moet de normale uitrusting van iedere vaste hulpverleningsboot bestaan uit:

i. een boothaak;

ii. een emmer;

iii. een mes of bijl.

d. Behalve de uitrusting voorgeschreven in paragraaf 2, b, moet de normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot in opgeblazen toestand bestaan uit:

i. een drijvend veiligheidsmes;

ii. twee sponzen;

iii. een doelmatige met de hand te bedienen blaasbalg of pomp;

iv. reparatiegerei in een geschikte houder voor het herstellen van lekkages;

v. een veiligheidsboothaak.

3. Aanvullende eisen voor een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand

a. De eisen van voorschrift 17(1) c, en 17(1) e, zijn niet van toepassing op hulpverleningsboten in opgeblazen toestand.

b. Een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet zo zijn vervaardigd dat deze, wanneer hij aan zijn spruit of ontkoppelingshaak hangt:

- i. sterk en stijf genoeg is om afgevierd en teruggehieuid te kunnen worden met de volledige bezetting en de volledige uitrusting;
- ii. sterk genoeg is om een last van 4 maal het gewicht van zijn volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur van 20° plus of minus 3° Celsius met alle overdrukventielen gesloten te doorstaan;
- iii. sterk genoeg is om een last van 1,1 maal het gewicht van zijn volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur van -30° Celsius met alle overdrukventielen open te doorstaan.

c. Hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten zo zijn vervaardigd dat ze bestand zijn tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee:

- - i. opgesteld op een open dek aan boord van een vaartuig op zee;
 - ii. gedurende 30 dagen drijvend in alle toestanden van zeegang.

d. Behalve te voldoen aan de eisen van voorschrift 17(9), moeten hulpverleningsboten in opgeblazen toestand gemerkt zijn met het serienummer, de naam of het handelsmerk van de fabrikant en de datum van fabricage.

e. Het drijfvermogen van een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet worden geleverd door één enkel drijflichaam onderverdeeld in ten minste vijf verschillende compartimenten van nagenoeg dezelfde inhoud of door twee verschillende drijflichamen die geen van beide groter zijn dan 60 procent van het totale volume. De drijflichamen moeten zo zijn ontworpen dat wanneer een van beide drijflichamen is beschadigd, de compartimenten die nog intact zijn het aantal personen waarvoor de hulpverleningsboot bestemd is, ieder met een gewicht van 75 kilogram en zittend op de normale plaats, drijvend kunnen houden met een positief vrijboord langs de gehele omtrek van de hulpverleningsboot.

f. De drijflichamen die de omgrenzing van de hulpverleningsboot in opgeblazen toestand vormen, moeten in opgeblazen toestand een inhoud hebben van ten minste 0,17 kubieke meter per persoon voor het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd.

g. Elk drijflichaam moet zijn voorzien van een terugslagklep ten behoeve van het opblazen met handbediening en van middelen om het drijflichaam te laten leeglopen. Tenzij de Administratie er van overtuigd is dat een dergelijk middel niet noodzakelijk is, moet er tevens een overdrukventiel zijn aangebracht.

h. Aan de onderzijde van de bodem en op kwetsbare plaatsen aan de buitenzijde van de hulpverleningsboot van het opblaasbare type moeten ten minste twee van de Administratie schavielstrippen zijn aangebracht.

i. Indien een spiegel is aangebracht, mag deze niet verder naar binnen zijn aangebracht dan 20 procent van de totale lengte van de hulpverleningsboot.

j. Er moeten doelmatige bevestigingspunten zijn aangebracht om de vanglijnen voor en achter en de grijplijnen langs de buitenzijde van de boot te bevestigen.

k. De hulpverleningsboot van het opblaasbare type moet te allen tijde in volledig opgeblazen toestand worden gehouden.

Voorschrift 24

Reddinggordels

1. Algemene eisen voor reddinggordels

- a. Een reddinggordel moet niet blijven branden of doorgaan met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest.
- b. Een reddinggordel moet zo zijn vervaardigd dat:
 - i. deze na demonstratie, binnen 1 minuut op de juiste wijze en zonder hulp door een persoon kan worden aangedaan;
 - ii. deze binnenste buiten kan worden gedragen of zeer duidelijk uitsluitend op één manier kan worden gedragen en voor zover mogelijk niet op een foutieve manier aangedaan kan worden;
 - iii. deze gemakkelijk zit;
 - iv. deze de drager in staat stelt van een hoogte van ten minste 4,5 meter in het water te springen zonder letsel te veroorzaken en zonder dat de reddinggordel losraakt of beschadigd wordt.
- c. Een reddinggordel moet voldoende drijfvermogen en stabiliteit in kalm zoet water hebben om:
 - i. de mond van een vermoeid of bewusteloos persoon ten minste 120 millimeter vrij van het water te houden met het lichaam achterover in het water hellend onder een hoek van niet minder dan 20° en niet meer dan 50° ten opzichte van de verticale stand;
 - ii. het lichaam van een bewusteloze persoon uit iedere stand in het water zo te wentelen dat de mond in niet meer dan 5 seconden vrij van het water komt.
- d. Een reddinggordel moet een drijfvermogen hebben dat niet meer dan 5 procent afneemt na onderdompeling in zoet water gedurende 24 uur.
- e. Een reddinggordel moet de drager in staat stellen een korte afstand ermee te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.
- f. Elke reddinggordel moet zijn voorzien van een signaalfluit, die met een koord er stevig aan is bevestigd.

2. Opblaasbare reddinggordels

Een reddinggordel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen moet ten minste twee gescheiden compartimenten hebben, alsmede voldoen aan de eisen van paragraaf 1 en moet:

- i. automatisch opblazen bij onderdompeling, voorzien zijn van een middel waarbij het opblazen met een eenvoudige handeling kan geschieden en met de mond kunnen worden opgeblazen;
- ii. wanneer er verlies van drijfvermogen in één van de compartimenten is, voldoen aan de eisen van de paragrafen 1, b, c en e;
- iii. voldoen aan de eisen van paragraaf 1, d, nadat hij automatisch is opgeblazen.

3. Reddinggordellichten

a. Elk reddinggordellicht moet:

- i. een lichtsterkte van ten minste 0,75 candela hebben;
- ii. een energiebron hebben die een lichtsterkte van 0,75 candela kan leveren voor een periode van ten minste 8 uur;
- iii. zichtbaar zijn over een zo groot mogelijk gedeelte boven de horizon als praktisch uitvoerbaar is, wanneer het bevestigd is aan de reddinggordel.

b. Indien het licht genoemd in paragraaf 3, a, een flitslicht is moet het bovendien:

- i. voorzien zijn van een met de hand bedienbare schakelaar;
- ii. niet zijn uitgerust met een lens of gebogen reflector om de straal te bundelen;
- iii. flitsen met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut met een doeltreffende lichtsterkte van ten minste 0,75 candela.

Voorschrift 25

Overlevingspakken

1 Algemene eisen voor overlevingspakken

a. Het overlevingspak moet uit waterdicht materiaal zijn vervaardigd en wel zodanig dat:

- i. het binnen 2 minuten zonder hulp uitgepakt en aangetrokken kan worden met inachtneming van bijbehorende kleding en een reddinggordel indien het overlevingspak gedragen wordt samen met een reddinggordel;
- ii. het niet blijft branden of doorgaat met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest;
- iii. het, met uitzondering van het gezicht, het hele lichaam bedekt. De handen moeten ook bedekt zijn, tenzij permanent bevestigde handschoenen aanwezig zijn;
- iv. er voorzieningen zijn om de toevoer van lucht naar de pijpen van het pak tegen te gaan of te verminderen;

- v. er geen overmatige hoeveelheid water in het pak binnendringt na een sprong vanaf een hoogte van ten minste 4,5 meter in het water.
- b. Een overlevingspak dat tevens voldoet aan de eisen van voorschrift 24 kan worden beschouwd als een reddinggordel.
- c. Een overlevingspak moet de drager van een pak en een reddinggordel, wanneer het overlevingspak samen met een reddinggordel gedragen moet worden, in staat stellen om:
- i. een verticaal geplaatste ladder van 5 meter lengte op te klimmen en af te dalen;
 - ii. normale taken tijdens schip verlaten uit te voeren;
 - iii. vanaf een hoogte van ten minste 4,5 meter in het water te springen zonder dat het overlevingspak beschadigt of losraakt, of de drager ietsel toebrengt;
 - iv. een korte afstand door het water te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.
- d. Een overlevingspak met drijfvermogen en ontworpen om zonder reddinggordel gedragen te worden, moet zijn uitgerust met een licht dat voldoet aan de eisen van voorschrift 24(3) en een fluit zoals voorgeschreven in voorschrift 24(1) f.
- e. Indien het overlevingspak samen met een reddinggordel moet worden gedragen, dan moet de reddinggordel over het overlevingspak heen gedragen worden. Iemand die een dergelijk overlevingspak draagt, moet de reddinggordel zonder hulp kunnen aandoen.

2. Thermische eisen voor overlevingspakken

- a. Een overlevingspak vervaardigd van materiaal dat niet zelf isolerend is moet:
- i. zijn voorzien van de aanwijzing dat het samen met warme kleding gedragen moet worden;
 - ii. zodanig vervaardigd zijn dat het, wanneer het wordt gedragen samen met warme kleding en met een reddinggordel, indien het met een reddinggordel gedragen moet worden, voldoende thermische bescherming blijft bieden na een sprong van de drager vanaf een hoogte van 4,5 meter in het water, ten einde er zeker van te zijn dat, wanneer het gedurende 1 uur in rustig stromend water met een temperatuur van 5° Celsius wordt gedragen, de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2° Celsius daalt.
- b. Een overlevingspak vervaardigd uit materiaal dat zelf isolerend is, moet, wanneer het zo wordt gedragen of met een reddinggordel, wanneer het overlevingspak samen met een reddinggordel gedragen moet worden, de drager voldoende thermische isolatie bieden na een sprong vanaf een hoogte van 4,5 meter in het water om er zeker van te zijn dat de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2° Celsius daalt na 6 uur onderdompeling in rustig stromend water met een temperatuur van tussen 0° Celsius en 2° Celsius.
- c. Het overlevingspak moet degene die het pak draagt in staat stellen om, met de handen bedekt, een potlood op te pakken en te schrijven na gedurende 1 uur in water van 5° Celsius te zijn geweest.

3. Eisen voor het drijfvermogen

Een persoon die een overlevingspak dat voldoet aan de eisen van voorschrift 24, of een overlevingspak samen met een reddinggordel draagt, moet in het water in niet meer dan 5 seconden kunnen keren van de stand met het gezicht naar beneden tot die met het gezicht naar boven.

Voorschrift 26

Hulpmiddelen tegen warmteverlies

1. Een hulpmiddel tegen warmteverlies moet vervaardigd zijn uit waterdicht materiaal dat een thermische geleiding van niet meer dan 0,25 Watt/meter-Kelvin heeft en moet zo zijn vervaardigd dat wanneer het wordt gebruikt om een persoon te omhullen, het zowel het convectie- als het verdampingswarmteverlies van het lichaam van de drager vermindert.

2. Het hulpmiddel tegen warmteverlies moet:

- i. het hele lichaam van een persoon die een reddinggordel draagt bedekken, met uitzondering van het gezicht. De handen moeten ook bedekt zijn, tenzij permanent bevestigde handschoenen aanwezig zijn;
- ii. zonder hulp kunnen worden uitgepakt en gemakkelijk aangetrokken in een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot;
- iii. de drager in staat stellen het middel in het water in niet meer dan 2 minuten uit te trekken, wanneer dit het zwemmen belemmert.

3. Het thermische beschermingsmiddel moet goed functioneren bij temperaturen van –30° Celsius tot +20° Celsius.

Voorschrift 27

Reddingboeien

1. Eisen waaraan reddingboeien moeten voldoen

Iedere reddingboei moet:

- i. een uitwendige middellijn hebben van niet meer dan 800 millimeter en een inwendige middellijn van niet minder dan 400 millimeter;
- ii. zijn vervaardigd uit zelf opdrijvend materiaal dat deze eigenschap niet dankt aan biezen, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang of aan een luchtkast waarbij het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen;
- iii. in staat zijn om ten minste 14,5 kilogram ijzer gedurende 24 uur in zoet water te kunnen dragen;
- iv. een gewicht van ten minste 2,5 kilogram hebben;
- v. niet blijven branden of doorgaan met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest;

vi. zo zijn vervaardigd dat een val in het water vanaf de hoogte waarop deze boven de waterlijn in lichtste beladingstoestand wordt geplaatst of vanaf 30 meter – welke van beide de grootste is – wordt doorstaan zonder dat de gebruiksmogelijkheden of de er aan bevestigde onderdelen worden aangetast;

vii. indien bestemd voor gebruik bij snelwerkende ontkoppelingsinrichtingen die zijn aangebracht voor de zelfwerkende rooksignalen en zelfontbrandende lichten, voldoende gewicht hebben om de snelwerkende ontkoppelingsinrichtingen in werking te zetten of een gewicht van 4 kilogram, welke van beide het grootste is;

viii. zijn voorzien van een grijplijn, die ten minste 9,5 millimeter in doorsnee is en een lengte heeft van ten minste 4 maal de buitenste middellijn van de boei. De grijplijn moet op vier op onderling gelijke afstand liggende punten op de omtrek van de boei worden bevestigd en wel zodanig dat vier gelijke bochten worden gevormd.

2. Zelfontbrandende reddingboeilichten

Zelfontbrandende lichten, zoals vereist in voorschrift 10(2), moeten:

- i. zodanig zijn, dat zij niet door water kunnen worden gedooft;
- ii. onafgebroken in alle richtingen van de bovenste halve bol kunnen branden met een lichtsterkte van ten minste 2 candela of flitslicht af kunnen geven met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut met ten minste de overeenkomstige doeltreffende lichtsterkte;
- iii. zijn voorzien van een krachtbron die gedurende ten minste 2 uur kan voldoen aan het bepaalde in subparagraaf ii;
- iv. een valproef zoals vereist in paragraaf 1, vi, kunnen doorstaan.

3. Zelfwerkende reddingboeirooksignalen

Zelfwerkende rooksignalen, zoals vereist in voorschrift 10(3) moeten:

- i. drijvend in kalm water gedurende ten minste 15 minuten met gelijkmatige snelheid rook van een goed zichtbare kleur afgeven;
- ii. niet explosief ontsteken en geen vlammen afgeven gedurende de gehele periode van rookafgifte door het signaal;
- iii. in zeegang niet vollopen met water;
- iv. rook blijven afgeven indien gedurende ten minste 10 seconden volledig in water ondergedompeld;
- v. een valproef zoals vereist in paragraaf 1, vi, kunnen doorstaan.

4. Drijvende reddinglijnen

Drijvende reddinglijnen zoals vereist in voorschrift 10(4) moeten:

- - i. niet kinken;
 - ii. een doorsnee van ten minste 8 millimeter hebben;
 - iii. een breeksterkte van ten minste 5 kiloNewton hebben.

Voorschrift 28

Lijnwerptoestellen

1. Ieder lijnwerptoestel moet:

- i. een lijn met redelijke nauwkeurigheid kunnen wegschieten;
- ii. ten minste vier projectielen hebben, die bij gunstige weersomstandigheden de lijn kunnen trekken over een afstand van ten minste 230 meter;
- iii. ten minste vier lijnen hebben, ieder met een breeksterkte van ten minste 2 kiloNewton;
- iv. beknopte gebruiksaanwijzingen of pictogrammen hebben, die duidelijk het gebruik van het lijnwerptoestel aangeven.

2. De raket, in het geval van een door een pistool afgevuurde raket, of het geheel, in het geval van een raket en lijn die één geheel vormen, moeten vervat zijn in een waterbestendige houder. In het geval van een door een pistool afgevuurde raket moeten de lijnen en raketten, tezamen met de ontstekingsmiddelen, bovendien zijn geborgen in een verpakking die bescherming biedt tegen weersinvloeden.

Voorschrift 29

Valschermsignalen

1. Het valschermsignaal moet:

- i. verpakt zijn in een waterbestendige houder;
- ii. op de houder voorzien zijn van korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik;
- iii. een ingebouwd ontstekingsmiddel hebben;
- iv. zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden geen ongemak oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.

2. Het valschermsignaal moet, wanneer het loodrecht omhoog wordt afgeschoten, een hoogte bereiken van ten minste 300 meter. Op of nabij de top van de baan moet de raket een parachutesignaal afgeven dat:

- i. brandt met een helder rode kleur;

- ii. gelijkmatig brandt met een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 30.000 candela;
- iii. een brandduur heeft van ten minste 40 seconden;
- iv. een daalsnelheid heeft van niet meer dan 5 meter per seconde;
- v. de parachute of verbindingen tijdens het branden niet beschadigt.

Voorschrift 30

Handstakellichten

1 Het handstakellicht moet:

- i. verpakt zijn in een waterbestendige houder;
- ii. op de houder voorzien zijn van korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik;
- iii. een zelfstandig ontstekingsmiddel hebben;
- iv. zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden, geen ongemak oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.

2. Het handstakellicht moet:

- i. branden met een helder rode kleur;
- ii. gelijkmatig met een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 15.000 candela branden;
- iii. een brandduur hebben van ten minste 1 minuut;
- iv. blijven branden nadat het 10 seconden onder 100 millimeter water is ondergedompeld.

Voorschrift 31

Drijvende rooksignalen

1. Het drijvend rooksignaal moet:

- i. verpakt zijn in een waterbestendige houder;
- ii. niet explosief ontsteken wanneer het overeenkomstig de gebruiksaanwijzing van de fabrikant wordt gebruikt;
- iii. op de houder voorzien zijn van korte aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik.

2. Het drijvend rooksignaal moet:

- i. drijvende in kalm water, gedurende ten minste 3 minuten met gelijkmatige snelheid rook van een goed zichtbare kleur afgeven;
- ii. gedurende de gehele periode van rookafgifte geen vlammen afgeven;
- iii. in zeegang niet vollopen met water;
- iv. rook blijven afgeven indien het gedurende ten minste 10 seconden volledig in 100 millimeter water is ondergedompeld.

Voorschrift 32

Tewaterlatings- en inschepingsmiddelen

1. Algemene eisen

- a. Elk tewaterlatingsmiddel met inbegrip van het vier- en hijsgerei moet zo zijn uitgevoerd dat volledig uitgeruste groepsreddingmiddelen of hulpverleningsboten die daarmee worden bediend, tegen een kop- of stuurlast tot 10° in en met een slagzij tot 20° naar iedere kant afgevierd kunnen worden:
 - i. met de volledige bezetting;
 - ii. zonder personen in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot.
- b. Een tewaterlatingsmiddel om het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, zowel volledig beladen en uitgerust alsook in onbeladen toestand, te bedienen, mag geenszins afhankelijk zijn van andere middelen dan van zwaartekracht of opgeslagen mechanische kracht, die onafhankelijk is van de energievoorziening van het vaartuig.
- c. Een tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat het vanaf een plaats aan dek en vanaf een plaats in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot door één persoon in werking gesteld kan worden; het groepsreddingmiddel moet zichtbaar zijn voor degene die het tewaterlatingsmiddel aan dek bedient.
- d. Elk tewaterlatingsmiddel moet zo zijn geconstrueerd dat er een minimum aan lopend onderhoud nodig is. Alle onderdelen, die regelmatig onderhoud door de bemanning behoeven, moeten direct toegankelijk en gemakkelijk te onderhouden zijn.
- e. De lierremmen van het tewaterlatingsmiddel moeten sterk genoeg zijn om:
 - i. een statische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,5 maal de maximale werkbelasting, en
 - ii. een dynamische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,1 maal de maximale werkbelasting bij de maximale afviersnelheid.
- f. Het tewaterlatingsmiddel en toebehoren, met uitzondering van de lierremmen, moeten sterk genoeg zijn om een statische beproeving met een proefbelasting van ten minste 2,2 maal de maximale werkbelasting te doorstaan.

g. Structurele onderdelen en alle blokken, lopers, ogen, schakels, bevestigingen en alle andere benodigdheden die in verband met de tewaterlatingsuitrusting worden gebruikt moeten ten minste zijn ontworpen met een minimumveiligheidsfactor gebaseerd op de vastgestelde maximale werkbelasting en de treksterkte van het materiaal, dat voor de constructie werd toegepast. Voor alle structurele davit- en lieronderdelen moet een minimum veiligheidsfactor van 4,5 en voor alle lopers, ophangingskettingen, schakels en blokken moet een minimum veiligheidsfactor van 6 worden toegepast.

h. Elk tewaterlatingsmiddel moet, voor zover uitvoerbaar, in werking blijven onder omstandigheden van ijsafzetting.

i. Een tewaterlatingsmiddel voor een reddingboot moet een reddingboot met zijn bedieningsbemanning kunnen ophieuwen.

j. Het tewaterlatingsmiddel moet zodanig zijn ingericht dat veilige inscheping in het groepsreddingmiddel overeenkomstig de eisen van de voorschriften 20(4), b en 17(3), a, mogelijk is.

2. Tewaterlatingsmiddelen die gebruik maken van lopers en een lier

a. De lopers moeten van draaivrij en corrosiebestendig staaldraad zijn vervaardigd.

b. Tenzij een doeltreffend compenserend middel is aangebracht, moeten de lopers, bij het gebruik van een meervoudige trommellier, zo zijn ingericht dat zij bij het vieren met dezelfde snelheid van de trommel afwinden en dat ze bij het hieuwen gelijkmatig met dezelfde snelheid opwinden.

c. Ieder tewaterlatingsmiddel voor een hulpverleningsboot moet zijn uitgerust met een liermotor bekrachtigd met zodanig vermogen dat de hulpverleningsboot met volledige bezetting en volledige uitrusting uit het water gehieuid kan worden.

d. Teneinde elk groepsreddingmiddel en elke hulpverleningsboot terug te kunnen hieuwen moet er een doeltreffende handbediening zijn. Zwengels of tandwielen mogen niet door de bewegende delen van de lier worden gedraaid wanneer het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot wordt afgevierd of wanneer het werktuiglijk wordt opgehieuid.

e. Indien davitarmen werktuiglijk worden teruggehaald, dan moeten er veiligheidsopstanden worden aangebracht die automatisch de drijfkracht uitschakelen voordat de davitarmen de eindstand bereiken, om te vermijden dat de lopers of de davitarmen overbelast worden, tenzij de motor is ontworpen om dergelijke overbelasting te voorkomen.

f. De snelheid waarmee het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot te water gelaten wordt, mag niet minder zijn dan die verkregen volgens de formule:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

Waarin:

S = afvierversnelheid in meters per seconde

H = hoogte in meters vanaf de davitkop tot aan de laagst gelegen laadlijn van het vaartuig in zeewater.

g. De maximale afviersnelheid moet door de Administratie worden vastgesteld, met inachtneming van het ontwerp van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, de bescherming van de inzittenden tegen buitensporige krachten en de sterkte van de tewaterlatingsvoorzieningen, rekening houdend met de traagheidskrachten bij een noodstop. In het toestel moeten middelen zijn ingebouwd waardoor wordt verzekerd dat deze snelheid niet zal worden overschreden.

h. Ieder tewaterlatingsmiddel voor de hulpverleningsboot moet de hulpverleningsboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting met een snelheid van ten minste 0,3 meter per seconde kunnen ophieuwen.

i. Op ieder tewaterlatingsmiddel moeten remmen zijn aangebracht die de afdaling van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot kunnen stoppen en deze beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting veilig kunnen vasthouden; de remblokken moeten waar nodig worden beschermd tegen water en olie.

j. Met de hand bedienbare remmen moeten zo zijn aangebracht dat de rem altijd in werking staat, tenzij de bediener daarvan of een mechanisme dat door de bediener in werking wordt gesteld, de rem in de „afvier-stand" houdt.

3. Tewaterlating door middel van vrij opdrijven

Indien voor een groepsreddingmiddel een tewaterlatingsmiddel noodzakelijk is en het tevens is ontworpen om vrij te kunnen opdrijven, moet de desbetreffende ontkoppeling van het groepsreddingmiddel van de opstellingsplaats automatisch zijn.

4. Tewaterlating door middel van vrije val

Ieder tewaterlatingsmiddel voor vrije val dat gebruik maakt van een hellend vlak moet behalve te voldoen aan de eisen van paragraaf 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

- i. het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat de inzittenden van het groepsreddingmiddel tijdens de tewaterlating geen buitensporige krachten ondervinden;
- ii. het tewaterlatingsmiddel moet een vaste opbouw zijn met een hellingshoek en een lengte die groot genoeg zijn om er verzekerd van te zijn dat het groepsreddingmiddel daadwerkelijk vrij komt van het vaartuig;
- iii. het tewaterlatingsmiddel moet doeltreffend beschermd zijn tegen roestvorming en zo zijn geconstrueerd dat brandopwekkende wrijving of vonkvorming door stoten tijdens de tewaterlating van het groepsreddingmiddel wordt voorkomen.

5. Tewaterlating en inscheping met evacuatieglijbanen

Ieder tewaterlatingsmiddel in de vorm van een evacuatieglijbaan moet, behalve te voldoen aan de daarop betrekking hebbende eisen van paragraaf 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

- i. de evacuatieglijbaan moet door één persoon bij de inschepingsplaats kunnen worden ontplooid;
- ii. de evacuatieglijbaan moet bij harde wind en in zeegang kunnen worden gebruikt.

6. Tewaterlatingsmiddelen voor reddingvlotten

Ieder tewaterlatingsmiddel voor reddingvlotten moet voldoen aan de eisen van de paragrafen 1 en 2, behalve met betrekking tot het gebruik van zwaartekracht om het middel naar buiten te draaien, het inschepen op de opstellingsplaats, en het terughieuwen van het beladen reddingvlot. Het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat voortijdige ontkoppeling tijdens het afvieren wordt voorkomen en dat het reddingvlot wordt ontkoppeld wanneer dit het water raakt.

7. Inschepingsladders

a. Er moeten handgrepen zijn aangebracht om een veilig overstappen van het dek naar de kop van de ladder en omgekeerd te waarborgen.

b. De treden van de ladder moeten:

- i. zijn vervaardigd van hardhout, zonder kwasten of andere onregelmatigheden, glad afgewerkt en vrij van scherpe randen en splinters, dan wel van geschikt materiaal met gelijkwaardige eigenschappen;
- ii. zijn voorzien van een doeltreffend anti-slip oppervlak verkregen door groeven in lengterichting óf door middel van het aanbrengen van een goedgekeurde anti-slip laag;
- iii. niet minder dan 480 millimeter lang, 115 millimeter breed en 25 millimeter dik zijn waarbij een anti-slip oppervlak of -laag niet meegerekend is;
- iv. op gelijke afstanden van niet minder dan 300 millimeter en niet meer dan 380 millimeter van elkaar op zodanige wijze zijn bevestigd dat zij de horizontale stand behouden.

c. De zijleiders van de ladder moeten aan elke zijde bestaan uit twee onbektele manilla-einden met een omtrek van ten minste 65 millimeter. Elk eind dient uit één stuk te bestaan zonder verbindingen beneden de bovenste trede. Ander materiaal kan worden gebruikt op voorwaarde dat de afmetingen, breeksterkte, verwerking, rek- en grijpeigenschappen ten minste gelijkwaardig zijn aan die van manilla touwwerk. Alle touweinden dienen zo te zijn afgewerkt dat ze niet kunnen rafelen."

HOOFDSTUK VIII

PROCEDURES VOOR NOODGEVALLEN, ALARMROL EN OEFENINGEN

De bestaande tekst van hoofdstuk VIII (voorschriften 125 t/m 127) wordt vervangen door de volgende tekst :

„Voorschrift 1

Toepassing

De voorschriften van dit hoofdstuk zijn van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt.

Voorschrift 2

Algemeen alarmsysteem, alarmrol en aanwijzingen voor noodgevallen

1. Het algemeen alarmsysteem moet het algemeen alarmsignaal kunnen geven bestaande uit zeven of meer korte stoten gevolgd door één lange stoot op de scheepsfluit of sirene en daarnaast op een elektrisch bediende bel of claxon of een ander gelijkwaardig waarschuwingssysteem, dat wordt gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron en de elektrische noodkrachtbron, zoals vereist in voorschrift IV/17.
2. Op alle schepen moeten voor elk bemanningslid duidelijke aanwijzingen aanwezig zijn, die in geval van nood gevolgd moeten worden.
3. De alarmrol moet worden opgehangen op verschillende plaatsen in het vaartuig en, in het bijzonder, in het stuurhuis, de machinekamer en de bemanningsverblijven en moet de in de volgende paragrafen genoemde gegevens bevatten.
4. De alarmrol moet bijzonderheden bevatten inzake het algemeen alarmsignaal voorgeschreven in paragraaf 1, en tevens de maatregelen aangeven die door bemanning en passagiers genomen moeten worden wanneer dit alarm gegeven wordt. Op de alarmrol moet tevens worden aangegeven op welke wijze de opdracht tot schip-verlaten wordt gegeven.
5. De alarmrol moet de taken aangeven, die zijn opgedragen aan de verschillende bemanningsleden, waaronder:
 - a. het sluiten van de waterdichte deuren, branddeuren, afsluiters, spuigaten, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten, en overige soortgelijke openingen in het vaartuig;
 - b. het uitrusten van groepsreddingmiddelen en andere reddingmiddelen;
 - c. het gereedmaken en te water laten van groepsreddingmiddelen;
 - d. het gereed maken van andere reddingmiddelen in het algemeen;
 - e. het gebruik van de communicatieuitrusting; en
 - f. het bemannen van de brandweerploegen die aangewezen zijn om branden te bestrijden.
6. Voor vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, kan de Administratie verlichting van de eisen van paragraaf 5 toestaan, indien zij van oordeel is dat in verband met het kleine aantal bemanningsleden geen alarmrol noodzakelijk is.
7. De alarmrol moet aangeven welke officieren aangewezen zijn om er voor te zorgen dat de redding- en brandbestrijdingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik worden gehouden.
8. De alarmrol moet vervangers aangeven voor de belangrijkste personen, indien dezen niet tot handelen in staat zouden zijn, rekening houdende met het gegeven dat verschillende noodsituaties verschillende maatregelen noodzakelijk maken.
9. De alarmrol moet zijn opgemaakt voordat het schip zee kiest. Nadat de alarmrol eenmaal is opgemaakt, moet de kapitein wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning wijziging van de alarmrol noodzakelijk maakt, de alarmrol herzien of een nieuwe verlaatrol opmaken.

Voorschrift 3

Instructies en oefeningen schip-verlaten

1. Appels en oefeningen

a. Elk bemanningslid moet aan ten minste één oefening schip-verlaten en één oefening in het blussen van brand in de maand deelnemen. Op vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter kan de Administratie deze eis evenwel aanpassen, mits ten minste eenmaal in de drie maanden één oefening schip-verlaten en één oefening in het blussen van brand wordt gehouden. De oefeningen voor de bemanning moeten plaatsvinden binnen 24 uur nadat het vaartuig een haven heeft verlaten wanneer meer dan 25 procent van de bemanning in de voorafgaande maand niet heeft deelgenomen aan een oefening schip-verlaten en een oefening in het blussen van brand aan boord van het desbetreffende vaartuig. De Administratie kan andere regelingen, die ten minste gelijkwaardig zijn, aanvaarden voor die soorten vaartuigen waarvoor deze onuitvoerbaar zijn.

b. Elke oefening schip-verlaten moet omvatten:

- i. het oproepen van de bemanning naar hun verzamelplaatsen door middel van het alarmsysteem en het zich ervan verzekeren dat deze op de hoogte is gebracht van de gang van zaken bij het schip-verlaten, zoals vermeld in de alarmrol;
- ii. het melden bij de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de taken genoemd in de alarmrol;
- iii. controle op de passende kleding van de bemanning;
- iv. controle of de reddinggordels goed zijn aangetrokken;
- v. het afvieren van ten minste één reddingboot nadat deze voor het afvieren is gereed gemaakt;
- vi. het starten en laten draaien van de reddingbootmotor;
- vii. het bedienen van de davits voor de strijkbare reddingvlotten.

c. Elke oefening in het blussen van brand moet bestaan uit:

- i. het melden op de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de in de alarmrol vermelde taken;
- ii. het starten van de brandbluspomp, met gebruikmaking van ten minste de twee vereiste waterstralen om aan te tonen dat het systeem in staat is naar behoren te functioneren;
- iii. het controleren van de brandweerruistrusting en andere persoonlijke reddingmiddelen;
- iv. het controleren van de desbetreffende communicatieuistrusting;
- v. het controleren van de werking van waterdichte deuren, branddeuren, brandkleppen en voorzieningen voor ontsnapping;

- vi. het controleren van de nodige voorzieningen voor het eventuele verlaten van het vaartuig.
- d. Voor zover uitvoerbaar moeten bij achtereenvolgende oefeningen verschillende reddingboten worden afgevierd overeenkomstig de eisen van subparagraaf b, v.
- e. Voor zover uitvoerbaar moeten de oefeningen worden uitgevoerd alsof er een daadwerkelijke noodsituatie heerst.
- f. Elke reddingboot moet ten minste eenmaal in de drie maanden tijdens een oefening schip-verlaten met de voor de bediening aangewezen bemanning aan boord worden te water gelaten en er moet mee worden gemanoeuvreed.
- g. Voor zover dat redelijk en uitvoerbaar is moeten hulpverleningsboten, anders dan reddingboten die tevens hulpverleningsboten zijn, iedere maand met hun aangewezen bemanning worden te water gelaten en moet er mee worden gemanoeuvreed. In ieder geval moet ten minste éénmaal in de drie maanden aan deze eis worden voldaan.
- h. Wanneer oefeningen met het te water laten van de reddingboot en hulpverleningsboot gehouden worden met een vaartlopend schip, dan moeten deze oefeningen in verband met de gevaren die daaraan verbonden zijn uitsluitend uitgevoerd worden in beschut water en onder toezicht staan van een officier met ervaring in dergelijke oefeningen.
- i. De noodverlichting ten behoeve van het verzamelen en het schip-verlaten moet bij iedere oefening schip-verlaten worden beproefd.
- j. De oefeningen kunnen worden aangepast overeenkomstig de door deze voorschriften vereiste uitrusting. Indien de uitrusting echter op vrijwillige basis op het vaartuig wordt meegenomen, moet deze bij de oefeningen worden gebruikt en moeten de oefeningen dienovereenkomstig worden aangepast.

2. Oefening en instructie aan boord

- a. De oefening aan boord in het gebruik van de reddingmiddelen van het vaartuig, met inbegrip van de uitrusting van de groepsreddingmiddelen, moet zo snel mogelijk worden gegeven echter uiterlijk 2 weken nadat een bemanningslid aan boord is gekomen. Wanneer echter het bemanningslid op een regelmatig aflosschema aan boord is geplaatst, moet deze oefening worden gegeven binnen 2 weken nadat hij voor het eerst aan boord is gekomen.
- b. Met dezelfde tussenpozen als de oefeningen moet instructie in het gebruik van de reddingmiddelen van het vaartuig en het overleven op zee worden gegeven. Individuele instructie kan verschillende onderdelen van het reddingsstelsel van het vaartuig omvatten, maar alle reddinguitrusting en -middelen van het vaartuig moeten binnen een tijdsbestek van 2 maanden zijn behandeld. Ieder bemanningslid moet instructie krijgen die ten minste bestaat uit:
 - i. behandeling en gebruik van opblaasbare reddingvlotten van het vaartuig, met inbegrip van voorzorgsmaatregelen tegen met spijkers beslagen schoenen en andere scherpe voorwerpen;
 - ii. problemen in verband met hypothermie, eerste hulp bij hypothermie en andere toepasselijke handelingen van eerste hulp;

iii. bijzondere instructies die nodig zijn voor het gebruik van reddingmiddelen bij zwaar weer en hoge zeeën.

c. Oefeningen aan boord in het gebruik van strijkbare reddingvloten op vaartuigen die met dergelijke middelen zijn uitgerust, moeten met tussenpozen van niet meer dan 4 maanden plaatsvinden. Wanneer uitvoerbaar moeten deze bestaan uit het opblazen en het afvieren van een reddingvlot. Dit reddingvlot kan een speciaal reddingvlot zijn dat uitsluitend bestemd is voor oefeningen en dat geen deel uitmaakt van de reddingmiddelen van het vaartuig; een dergelijk speciaal reddingvlot moet duidelijk als zodanig gemerkt zijn.

3. Aantekening

De data waarop oefeningen worden gehouden, bijzonderheden van de oefening schip-verlaten en de oefening in het blussen van brand, oefeningen met andere reddingmiddelen en opleiding aan boord moeten worden opgetekend in het scheepsdagboek dat door de Administratie voorgeschreven kan worden. Indien een volledige alarmrol, oefening of instructie niet op de vastgestelde tijd plaatsvindt, dan moet dat worden opgetekend in het dagboek, waarbij vermeld moet worden onder welke omstandigheden en in welke mate de rol, oefening of instructie wel is gehouden.

4. Handboek voor oefeningen

a. In iedere eet- en recreatieruimte voor de bemanning of in iedere bemanningshut moet een handboek voor oefeningen voorhanden zijn. Het handboek voor oefeningen, dat uit verschillende banden kan bestaan, moet instructies en informatie bevatten, gesteld in gemakkelijk begrijpelijke bewoordingen en waar mogelijk geïllustreerd, ten aanzien van de aan boord geplaatste reddingmiddelen en de beste overlevingsmethoden. Elk onderdeel van deze informatie kan, in plaats van door dit handboek, ook met behulp van audiovisuele middelen worden verstrekt. De volgende punten dienen uitvoerig te worden toegelicht:

- i. het aandoen van redding gordels en/of overlevingspakken;
- ii. het verzamelen op de daarvoor aangewezen plaatsen;
- iii. het inschepen, het te water laten en het vrij maken van de groepsreddingmiddelen en de hulpverleningsboten;
- iv. de manier van te water laten vanuit het groepsreddingmiddel;
- v. het ontkoppelen van de tewaterlatingsmiddelen;
- vi. de werkwijze en het gebruik van de middelen voor bescherming op de tewaterlatingsplaatsen, voor zover van toepassing;
- vii. de verlichting van de tewaterlatingsplaatsen;
- viii. het gebruik van alle overlevingsuitrusting;
- ix. het gebruik van alle ontdekkingsmiddelen;
- x. het gebruik van radioapparatuur voor redding – met behulp van illustraties;
- xi. het gebruik van drijfankers;

- xii. het gebruik van motor en accessoires;
- xiii. het terughieuwen van de groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten, plaatsen en sjoeren daarbij inbegrepen;
- xiv. de gevaren van blootstelling aan weer en zee en de noodzaak van warme kleding;
- xv. het beste gebruik van de voorzieningen van de groepsreddingmiddelen ten behoeve van overleving;
- xvi. de manieren van redding uit zee, waarbij inbegrepen het gebruik van helikopterreddinguitrusting (stroppen, manden, draagbaren), reddingboeien met broeking en reddingapparatuur gebruikt vanaf de wal en het lijnwerptoestel van het vaartuig;
- xvii. alle andere activiteiten die de alarmrol en de noodinstructies aangeven;
- xviii. aanwijzingen voor noodreparaties van de reddingmiddelen.

b. Op vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter kan de Administratie verlichtingen van de eisen van paragraaf a toestaan. Aan boord moet evenwel passende informatie met betrekking tot de veiligheid aanwezig zijn.

Voorschrift 4

Opleiding voor het optreden in noodsituaties

De Administratie dient de maatregelen te treffen die zij noodzakelijk acht teneinde zeker te stellen dat bemanningen voldoende worden opgeleid met het oog op de uitoefening van hun taken in het geval zich noodgevallen voordoen. Deze opleiding moet, waar nodig, omvatten:

- a. de soorten van noodsituaties die zich kunnen voordoen, zoals aanvaringen, brand en vergaan;
- b. de soorten reddingmiddelen die doorgaans op vaartuigen worden meegenomen;
- c. de noodzaak de overlevingsbeginselen na te leven;
- d. de waarde van opleiding en oefeningen;
- e. de noodzaak voorbereid te zijn op een noodsituatie en voortdurend bewust te zijn van:
 - i. de gegevens op de alarmrol, in het bijzonder:
 - de specifieke taken van ieder bemanningslid in een noodsituatie;
 - de eigen verzamelplaats van ieder bemanningslid; en
 - de seinen om de bemanningsleden naar hun groepsreddingmiddel of brandblusstations te roepen;

- ii. de plaats van het eigen reddingvest van ieder bemanningslid en van de reservereddingvesten;
 - iii. de plaats van de apparatuur voor het geven van brandalarm;
 - iv. de middelen voor ontsnapping;
 - v. de gevolgen van paniek;
- f. de maatregelen die moeten worden genomen met betrekking tot het ophijzen van personen vanaf vaartuigen en groepsreddingmiddelen door middel van helikopters;
- g. de maatregelen die moeten worden genomen indien men naar plaatsen voor groepsreddingmiddelen wordt geroepen, in het bijzonder:
- i. het aantrekken van geschikte kleding;
 - ii. het aantrekken van een reddingvest; en
 - iii. het verzamelen van aanvullende bescherming, zoals dekens, indien daarvoor tijd is;
- h. de maatregelen die moeten worden genomen indien het vaartuig moet worden verlaten, zoals:
- i. hoe van het vaartuig en uit het water aan boord van een groepsreddingmiddel moet worden gegaan;
 - ii. hoe van een hoogte in zee moet worden gesprongen en hoe de kans op letsel bij het te water gaan kan worden verminderd;
- i. de maatregelen die in het water moeten worden genomen, in het bijzonder:
- i. hoe te overleven in geval van:
 - vuur of olie op het water;
 - lage temperaturen; en
 - aanwezigheid van haaien in het water;
 - ii. hoe een omgeslagen groepsreddingmiddel moet worden gekeerd;
- j. de maatregelen die moeten worden genomen aan boord van een groepsreddingmiddel, zoals:
- i. het snel vrijmaken van het groepsreddingmiddel van het vaartuig;
 - ii. bescherming tegen koude of extreme hitte;
 - iii. het gebruik van een drijfanker;
 - iv. het uitkijk houden;

- v. het uit het water halen van en zorgen voor overlevenden;
 - vi. het vergemakkelijken van het ontdekken door anderen;
 - vii. het controleren van de beschikbare uitrusting aan boord van het groepsreddingmiddel en hoe dit op juiste wijze te gebruiken; en
 - viii. voor zover mogelijk, het in de buurt blijven;
- k. de grootste gevaren voor overlevenden en algemene beginselen van overleven, waaronder:
- i. voorzorgsmaatregelen die in een koud klimaat moeten worden getroffen;
 - ii. voorzorgsmaatregelen die in een tropisch klimaat moeten worden getroffen;
 - iii. blootstelling aan zon, wind, regen en zee;
 - iv. het belang van het dragen van geschikte kleding;
 - v. beschermende maatregelen in groepsreddingmiddelen;
 - vi. de gevolgen van het verblijf in water en van onderkoeling;
 - vii. het belang van het behouden van lichaamsvloeistoffen;
 - viii. bescherming tegen zeeziekte;
 - ix. juist gebruik van zoetwater en voedsel;
 - x. de gevolgen van het drinken van zeewater;
 - xi. beschikbare middelen om ontdekking door anderen te vergemakkelijken; en
 - xii. het belang van het handhaven van het moreel;
- l. de maatregelen die moeten worden genomen met betrekking tot brandbestrijding:
- i. het gebruik van brandslangen met verschillende typen van straalpijpen;
 - ii. het gebruik van brandblustoestellen;
 - iii. kennis van de plaatsen waar zich branddeuren bevinden; en
 - iv. het gebruik van ademhalingstoestellen."

HOOFDSTUK IX

Het bestaande hoofdstuk IX (voorschriften 128 tot en met 146) wordt vervangen door de volgende tekst:

„RADIOVERBINDINGEN

DEEL A

TOEPASSING EN BEGRIPSPOMSCHRIJVINGEN

Voorschrift 1

Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen met een lengte van 45 meter en meer. Voor bestaande vaartuigen kan de Administratie de toepassing van de eisen evenwel uitstellen tot 1 februari 1999, of de datum van inwerkingtreding van het Protocol, naar gelang welke datum het laatst valt.

2. Geen enkele bepaling van dit hoofdstuk belet in nood verkerende vaartuigen, groepsreddingmiddelen of personen gebruik te maken van de tot hun beschikking staande middelen om de aandacht te trekken, hun positie bekend te maken en hulp te verkrijgen.

Voorschrift 2

Uitdrukkingen en begripsomschrijvingen

1. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk worden aan de volgende uitdrukkingen de hieronder omschreven betekenissen toegekend.

a. „Berichtgeving van brug tot brug”: berichtgeving tussen vaartuigen betreffende de veiligheid, vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

b. „Ononderbroken wacht”: de radiowacht mag niet worden onderbroken anders dan voor korte perioden waarin de ontvangst van het vaartuig geheel of gedeeltelijk wordt onderdrukt door eigen berichtgeving of waarin de apparatuur een periodieke onderhouds- of controlebeurt ondergaat.

c. „DSC” (digital selective calling): een techniek waarbij digitale codes worden gebruikt, die een radiostation in staat stelt verbinding tot stand te brengen met en informatie te zenden aan een ander station of een groep van stations, en die voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR).

d. „DPT” (direct-printing telegraphy): technieken voor geautomatiseerde telegrafie die voldoen aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR).

e. „Algemene radioberichtgeving”: het operationele en openbare berichtenverkeer per radio, anders dan de nood-, spoed- en veiligheidsberichten.

f. „INMARSAT”: de Organisatie opgericht uit hoofde van het op 3 september 1976 aangenomen Verdrag inzake de Internationale Maritieme Satelliet Organisatie.

g. „Internationaal NAVTEX-systeem”: de gecoördineerde uitzending en automatische ontvangst op de frequentie van 518 kHz van maritieme veiligheidsinformatie, door toepassing van DPT, waarbij de Engelse taal wordt gebruikt.

- h. „Lokaliseren": het vinden van schepen, vaartuigen, luchtvaartuigen, eenheden of personen in nood.
- i. „Maritieme veiligheidsinformatie": navigatiewaarschuwingen en meteorologische waarschuwingen, meteorologische verwachtingen en andere spoedeisende berichten betreffende de veiligheid die naar vaartuigen worden verzonden.
- j. „POSS" (polar orbiting satellite service): een systeem, gebaseerd op satellieten die een baan om de aardse polen doorlopen, dat noodoproepen van satelliet-noodradiobakens ontvangt en doorzendt, en daarbij hun positie opgeeft.
- k. „Radioreglement": het Radioreglement, behorend bij of beschouwd als behorend bij het laatste Internationaal Verdrag betreffende de Telecommunicatie dat op een bepaald ogenblik van kracht is.
- l. „Zeegebied A1": een gebied binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een VHF-radiokuststation, dat beschikt over een permanente mogelijkheid voor DSC-oproepen, welk gebied nader kan worden omschreven door een Partij.
- m. „Zeegebied A2": een gebied, met uitzondering van het zeegebied A1, binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een MF-radiokuststation, dat beschikt over een permanente mogelijkheid voor DSC-oproepen, welk gebied nader kan worden omschreven door een Partij.
- n. „Zeegebied A3": een gebied, met uitzondering van de zeegebieden A1 en A2, binnen het bereik van een geostationaire INMARSAT-satelliet, die beschikt over een permanente mogelijkheid voor oproepen.
- o. „Zeegebied A4": een gebied buiten de zeegebieden A1, A2 en A3.

2. Alle andere uitdrukkingen en afkortingen die in dit hoofdstuk zijn gebruikt en die in het Radioreglement zijn omschreven, moeten dezelfde betekenis als in dat Reglement hebben.

Voorschrift 3

Vrijstellingen

1. De Partijen bij het Protocol achten het hoogst gewenst niet af te wijken van de eisen van dit hoofdstuk; niettemin kan de Administratie aan individuele vaartuigen gedeeltelijke of voorwaardelijke vrijstellingen verlenen van de voorschriften 6 tot en met 10 en 14(7), mits:

- a. deze vaartuigen voldoen aan de functionele eisen van voorschrift 4; en
- b. de Administratie rekening heeft gehouden met het gevolg dat deze vrijstellingen kunnen hebben voor de veiligheid van alle schepen en vaartuigen in verband met de algemene doelmatige hulpverlening.

2. Op grond van paragraaf 1 kunnen vrijstellingen van de toepassing van een eis van dit hoofdstuk alleen worden verleend:

- a. indien de omstandigheden die op de veiligheid van invloed zijn, zodanig zijn dat de volledige toepassing van de voorschriften 6 tot en met 10 en 14(7) onredelijk of onnodig is;

b. in uitzonderlijke omstandigheden, voor een eenmalige reis buiten het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het vaartuig is uitgerust; of

c. wanneer het vaartuig voorgoed uit de vaart wordt genomen binnen twee jaar na de datum van inwerkingtreding van het Protocol, of op 1 februari 1999, naar gelang welke datum het laatst valt.

3. Elke Administratie moet zo spoedig mogelijk na 1 januari van elk jaar bij de Organisatie een rapport indienen, waarin alle vrijstellingen die op grond van de paragrafen 1 en 2 gedurende het voorafgaande kalenderjaar werden verleend, zijn vermeld en waarin de redenen voor het verlenen van die vrijstellingen zijn opgegeven.

Voorschrift 4

Functionele eisen

Ieder vaartuig moet buitengaats in staat zijn:

- a. behalve zoals bepaald in de voorschriften 7(1), a, en 9(1), d, iii, noodoproepen van het vaartuig naar de wal uit te zenden door middel van ten minste twee afzonderlijke en van elkaar onafhankelijke installaties, die elk van een ander radiocommunicatiesysteem gebruik maken;
- b. noodoproepen van de wal naar het vaartuig te ontvangen;
- c. noodoproepen van vaartuig naar vaartuig uit te zenden en te ontvangen;
- d. berichten betreffende opsporings- en reddingscoördinatie uit te zenden en te ontvangen;
- e. berichten op locatie uit te zenden en te ontvangen;
- f. de signalen ten behoeve van het lokaliseren uit te zenden en, zoals vereist ingevolge voorschrift X/3(6), te ontvangen;
- g. maritieme veiligheidsinformatie uit te zenden en te ontvangen;
- h. algemene radioberichten uit te zenden naar en te ontvangen van radiosystemen of -netwerken aan wal, onder voorbehoud van het bepaalde in voorschrift 14(8); en
- i. berichten van brug tot brug uit te zenden en te ontvangen.

DEEL B

EISEN TEN AANZIEN VAN SCHEPEN

Voorschrift 5

Radio-installaties

1. Ieder vaartuig moet zijn uitgerust met radio-installaties die in staat zijn gedurende de gehele voorgenomen reis te voldoen aan de in voorschrift 4 gestelde functionele eisen en, tenzij vrijstelling

is verleend krachtens voorschrift 3, voldoen aan de eisen ingevolge voorschrift 6 en, afhankelijk van het zeegebied of de zeegebieden waardoor het tijdens de voorgenomen reis zal varen, de eisen ingevolge voorschrift 7, 8, 9 of 10.

2. Iedere radio-installatie moet:

- a. zodanig zijn opgesteld dat geen schadelijke invloeden van mechanische, elektrische of andere oorsprong de werking ervan aantasten, en dat de elektromagnetische compatibiliteit en de voorkoming van een schadelijke wisselwerking met andere apparatuur en systemen is verzekerd;
- b. zodanig zijn opgesteld dat de hoogste mate van veiligheid en operationele beschikbaarheid is verzekerd;
- c. zijn beschermd tegen schadelijke gevolgen van water, extreme temperaturen en andere ongunstige omstandigheden in de directe omgeving;
- d. zijn voorzien van betrouwbare, blijvend aangebrachte elektrische verlichting, die onafhankelijk is van de hoofd- en noodkrachtbronnen, voor voldoende verlichting van het bedieningspaneel van de radio-installatie;
- e. duidelijk zijn voorzien van het internationaal naamsein, de identificatie-aanduiding van het scheepsstation en andere aanduidingen voor zover zij relevant zijn voor het gebruik van de radio-installatie.

3. De bediening van de VHF-kanalen voor radiotelefonie die vereist zijn ten behoeve van de veiligheid van de navigatie, moet onmiddellijk mogelijk zijn op de brug, nabij de plaats waar de navigatie wordt gevoerd, en waar nodig moeten voorzieningen zijn getroffen om radiocommunicatie vanaf de brugvleugels mogelijk te maken. Voor de toepassing van de laatste bepaling kan draagbare VHF-apparatuur worden gebruikt.

Voorschrift 6

Radio-apparatuur – Algemeen

1. Behoudens het bepaalde in voorschrift 9(4) moet elk vaartuig zijn uitgerust met:

- a. een VHF-radio-installatie die geschikt is voor het uitzenden en ontvangen van:
 - i. DSC op de frequentie 156.525 MHz (kanaal 70). Het dient mogelijk te zijn het uitzenden van noodoproepen op kanaal 70 te starten vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd; en
 - ii. radiotelefonie op de frequenties 156.300 MHz (kanaal 6), 156.650 MHz (kanaal 13) en 156.800 MHz (kanaal 16);
- b. een radio-installatie die geschikt is om ononderbroken DSC-wacht te houden op VHF-kanaal 70, gescheiden van of gecombineerd met de ingevolge paragraaf a, i. vereiste installatie;
- c. een radartransponder die geschikt is om te werken in de frequentieband 9 GHz, die:

- i. zodanig moet zijn geplaatst dat hij gemakkelijk kan worden gebruikt; en
 - ii. kan behoren tot de ingevolge voorschrift VII/14 voor groepsreddingmiddelen vereiste radartransponders;
- d. een ontvanger die geschikt is om de uitzendingen van het Internationale NAVTEX-systeem te ontvangen indien het vaartuig zich bevindt op reizen in gebieden waar een Internationaal NAVTEX-systeem beschikbaar is;
- e. een radiovoorziening voor de ontvangst van maritieme veiligheidsinformatie uitgezonden binnen het EGC-systeem (enhanced group calling system) van INMARSAT, indien het vaartuig reizen onderneemt binnen een zeegebied dat binnen het bereik van INMARSAT valt, maar waar geen Internationaal NAVTEX-systeem beschikbaar is. Vaartuigen die uitsluitend reizen ondernemen in zeegebieden waar een HF-DPT-systeem voor het uitzenden van maritieme veiligheidsinformatie beschikbaar is en die zijn uitgerust met apparatuur die geschikt is om van dit systeem gebruik te maken, kunnen echter van deze eis worden vrijgesteld;
- f. met inachtneming van de bepalingen van voorschrift 7(3), een satelliet-noodradiobaken (satelliet EPIRB) dat:
- i. noodoproepen kan uitzenden door gebruik te maken van hetzij het POSS dat werkt in de frequentieband 406 MHz, hetzij, indien het vaartuig alleen reizen onderneemt binnen gebieden die binnen het bereik van INMARSAT vallen, van het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem dat werkt in de frequentieband 1.6 GHz;
 - ii. op een gemakkelijk toegankelijke plaats is geïnstalleerd;
 - iii. snel met de hand kan worden losgemaakt en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
 - iv. vrij kan opdrijven indien het vaartuig zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft; en
 - v. met de hand kan worden geactiveerd.
2. Tot 1 februari 1999 of tot een andere door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie te bepalen datum moet ieder vaartuig daarnaast zijn uitgerust met een radio-installatie bestaand uit een radiotelefonie-luisterwachtontvanger werkend op de noodfrequentie 2.182 kHz.
3. Tot 1 februari 1999 indien het Protocol voor die datum in werking treedt, moet ieder vaartuig, tenzij het uitsluitend reizen onderneemt in het zeegebied A1, zijn uitgerust met een middel om het radiotelefonie-alarmsein automatisch op te wekken op de frequentie 2.182 kHz.
4. De Administratie kan vaartuigen die op of na 1 februari 1997 worden gebouwd, vrijstellen van de in de paragrafen 2 en 3 gestelde eisen.

Voorschrift 7

Radio-apparatuur – Zeegebied A1

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat uitsluitend reizen onderneemt in het zeegebied A1 zijn uitgerust met een radio-installatie die geschikt is om vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van hetzij:

- a. VHF met gebruik van DSC. Hierin kan worden voorzien door het in paragraaf 3 voorgeschreven noodradiobaken. Dit noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; hetzij
- b. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Dit satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; hetzij
- c. MF met gebruik van DSC, indien het vaartuig reizen onderneemt binnen het bereik van MF-radiokuststations met DSC; hetzij
- d. HF met gebruik van DSC, hetzij
- e. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:
 - i. een INMARSAT-scheepssatellietstation; of
 - ii. het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. De ingevolge voorschrift 6(1), a, vereiste VHF-radio-installatie moet ook geschikt zijn voor het uitzenden en ontvangen van algemene radioberichten met gebruik van radiotelefonie.

3. Vaartuigen die uitsluitend reizen ondernemen in het zeegebied A1 kunnen, in plaats van het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet- noodradiobaken, een noodradiobaken aan boord hebben dat:

- a. een noodoproep kan uitzenden op VHF-kanaal 70 met gebruik van DSC, en kan worden opgespoord door middel van een radartransponder werkend in de frequentieband 9 GHz;
- b. op een gemakkelijk toegankelijke plaats is geïnstalleerd;
- c. snel met de hand kan worden losgemaakt en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
- d. vrij kan opdrijven indien het vaartuig zinkt en automatisch kan worden geactiveerd zodra het drijft; en
- e. met de hand kan worden geactiveerd.

Voorschrift 8

Radio-apparatuur – Zeegebieden A1 en A2

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat reizen onderneemt buiten het zeegebied A1, maar binnen het zeegebied A2, zijn voorzien van:

a. een MF-radio-installatie die geschikt is om berichten uit te zenden en te ontvangen voor nood- en veiligheidsdoeleinden op de frequenties:

i. 2.187,5 kHz met gebruik van DSC; en

ii. 2.182 kHz met gebruik van radiotelefonie;

b. een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC-wacht te houden op de frequentie 2.187,5 kHz, die gescheiden kan zijn van of gecombineerd kan zijn met de ingevolge subparagraaf a, i, vereiste installatie; en

c. een radio-installatie, niet werkend in de MF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:

i. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of

ii. HF met gebruik van DSC; of

iii. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van een INMARSAT-scheepssatellietstation of van het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. Het uitzenden van noodoproepen door middel van de radio-installatie bedoeld in de paragrafen 1, a, en 1, c, moet kunnen worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

3. Daarnaast moet het vaartuig in staat zijn algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van:

a. een radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1.605 kHz en 4.000 kHz of tussen 4.000 kHz en 27.500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze voorziening toe te voegen aan de ingevolge paragraaf 1, a, vereiste apparatuur; of

b. een INMARSAT-scheepssatellietstation.

4. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de eisen ingevolge de voorschriften 6(1), a, i, en 6(1), b, voor vaartuigen gebouwd voor 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen het zeegebied A2, mits deze vaartuigen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 9

Radio-apparatuur – Zeegebieden A1, A2, en A3

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat reizen onderneemt buiten de zeegebieden A1 en A2, maar binnen het zeegebied A3, indien het niet voldoet aan de eisen ingevolge paragraaf 2, zijn voorzien van:

a. een INMARSAT-scheepssatellietstation dat geschikt is om:

- i. nood- en veiligheidsberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van DPT;
- ii. oproepen met noodprioriteit te starten en te ontvangen;
- iii. een wacht te onderhouden voor noodoproepen van de wal naar het vaartuig, met inbegrip van berichten die op specifiek omschreven geografische gebieden gericht zijn;
- iv. algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie dan wel DPT; en

b. een MF-radio-installatie die geschikt is om berichten uit te zenden en te ontvangen voor nood- en veiligheidsdoeleinden op de frequenties:

- i. 2.187, 5 kHz met gebruik van DSC; en
- ii. 2.182 kHz met gebruik van radiotelefonie; en

c. een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC-wacht te houden op de frequentie 2.187,5 kHz, die gescheiden kan zijn van of gecombineerd kan zijn met de ingevolge paragraaf b, i, vereiste installatie; en

d. een radio-installatie om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:

- i. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
- ii. HF met gebruik van DSC; of
- iii. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem, door een extra scheepssatellietstation of het satelliet-noodradiobaken zoals vereist ingevolge voorschrift 6(1), f. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat reizen onderneemt buiten de zeegebieden A1 en A2, maar blijft binnen het zeegebied A3, indien het niet voldoet aan de eisen ingevolge paragraaf 1, zijn voorzien van:

a. een MF/HF-radio-installatie die geschikt is om voor nood- en veiligheidsdoeleinden berichten uit te zenden en te ontvangen op alle nood- en veiligheidsfrequenties in de banden tussen 1.605 kHz en 4.000 kHz en tussen 4.000 kHz en 27.500 kHz:

- i. met gebruik van DSC;
 - ii. met gebruik van radiotelefonie; en
 - iii. met gebruik van DPT; en
- b. apparatuur geschikt om tegelijkertijd DSC-wacht te houden op de frequenties 2.187,5 kHz en 8.414,5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz of 16.804,5 kHz. Het moet te allen tijde mogelijk zijn een van deze DSC-nood- of veiligheidsfrequenties te kiezen. Deze apparatuur kan gescheiden zijn van of gecombineerd zijn met de ingevolge subparagraaf a vereiste apparatuur; en
- c. een radio-installatie, niet werkend in de HF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:
- i. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
 - ii. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van een INMARSAT-scheepssatellietstation of het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; en
- d. daarnaast moeten vaartuigen in staat zijn algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van een MF/HF-radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1.605 kHz en 4.000 kHz of tussen 4.000 kHz en 27.500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze voorziening toe te voegen aan de ingevolge subparagraaf a vereiste apparatuur.
3. Het uitzenden van noodoproepen door middel van de radio-installatie bedoeld in de paragrafen 1, a, 1, b, 1, d, 2, a, en 2, c, moet kunnen worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.
4. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de eisen ingevolge de voorschriften 6(1), a, i, en 6(1), b, voor vaartuigen gebouwd vóór 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen de zeegebieden A2 en A3, mits deze vaartuigen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 10

Radio-apparatuur – Zeegebieden A1, A2, A3 en A4

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moeten vaartuigen die reizen in alle zeegebieden ondernemen, zijn uitgerust met de ingevolge voorschrift 9(2) vereiste radio-installaties en apparatuur, met dien verstande dat de ingevolge voorschrift 9(2), c, ii, vereiste apparatuur niet wordt aanvaard als alternatief voor de ingevolge voorschrift 9(2), c, i, vereiste apparatuur, die altijd aanwezig moet zijn. Daarnaast moeten vaartuigen die reizen in alle zeegebieden ondernemen, voldoen aan de eisen ingevolge voorschrift 9(3).

2. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de eisen ingevolge de voorschriften 6(1), a, i en 6(1), b, voor vaartuigen gebouwd vóór 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen de zeegebieden A2, A3, en A4, mits deze vaartuigen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 11

Radiowachten

1. Aan boord van ieder vaartuig moet buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden:
 - a. op VHF-DSC-kanaal 70, indien het vaartuig, overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift 6(1) b, is uitgerust met een VHF-radio-installatie;
 - b. op de DSC-nood- en veiligheidsfrequentie van 2.187,5 kHz, indien het vaartuig, overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift 8(1) b of 9(1) c, is uitgerust met een MF-radio-installatie;
 - c. op de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 2.187,5 kHz en 8.414,5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz of 16.804,5 kHz, afhankelijk van het tijdstip en de geografische positie van het vaartuig, indien het vaartuig, overeenkomstig met de eisen ingevolge voorschrift 9(2) b of 10(1), is uitgerust met een MF/HF-radio-installatie. Deze wacht kan worden gehouden door middel van een scannende ontvanger;
 - d. ten behoeve van satelliet-noodoproepen van de wal naar het vaartuig, indien het vaartuig, overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift 9(1), a, is uitgerust met een INMARSAT-scheepssatellietstation.
2. Aan boord van ieder vaartuig moet buitengaats een radiowacht worden gehouden ten behoeve van uitzendingen van maritieme veiligheidsinformatie, op de frequentie of frequenties bestemd voor het uitzenden van deze informatie voor het gebied waarin het vaartuig vaart.
3. Tot 1 februari 1999, of tot een door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie te bepalen andere datum, moet aan boord van ieder vaartuig buitengaats, voor zover uitvoerbaar, een ononderbroken luisterwacht op VHF-kanaal 16 worden gehouden. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.
4. Tot 1 februari 1999, of tot een door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie te bepalen andere datum, moet aan boord van ieder vaartuig buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden op de radiotelefonie-noodfrequentie 2.182 kHz. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

Voorschrift 12

Krachtbronnen

1. Buitengaats moet te allen tijde een elektrische krachtbron beschikbaar zijn van voldoende vermogen om de radio-installaties te doen werken en de aanwezige batterijen gebruikt voor de reservekrachtbron of -bronnen ten behoeve van de radio-installaties op te laden.

2. Aan boord van ieder vaartuig moeten een of meer reservekrachtbronnen aanwezig zijn om de radio-installaties te voeden ten behoeve van de nood- en veiligheidsberichtgeving ingeval de elektrische hoofd- en noodkrachtbronnen van het vaartuig uitvallen. De reservekrachtbron of -bronnen moeten in staat zijn tegelijkertijd voeding te leveren voor de ingevolge voorschrift 6(1) a, vereiste VHF-radio-installatie en, naar gelang van het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het vaartuig is uitgerust, voor of de ingevolge voorschrift 8(10) a, vereiste MF-radio-installatie, de ingevolge voorschrift 9(2) a of 10(1) vereiste MF/HF-radio-installatie, of het ingevolge voorschrift 9(1) a, vereiste INMARSAT-scheepssatellietstation, en voor elk van de in de paragrafen 4, 5 en 8 genoemde aanvullende voorzieningen, gedurende ten minste:

a. op nieuwe vaartuigen:

i. drie uur, of

ii. een uur, indien de elektrische noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties en ten minste zes uur kan werken;

b. op bestaande vaartuigen:

i. zes uur, indien de elektrische noodkrachtbron ontbreekt dan wel niet geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties; of

ii. een uur, indien de elektrische noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties; of

iii. een uur, indien de elektrische noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties en ten minste zes uur kan werken.

Onafhankelijke HF- en MF-radio-installaties behoeven niet tegelijkertijd te kunnen worden gevoed door de reservekrachtbron of -bronnen.

3. De reservekrachtbron of -bronnen moeten onafhankelijk zijn van de voortstuwing van het vaartuig en van het scheepsnet.

4. Indien naast de VHF-radio-installatie twee of meer van de andere radio-installaties, zoals bedoeld in paragraaf 2, kunnen worden aangesloten op de reservekrachtbron of -bronnen, moeten deze in staat zijn gedurende de in paragraaf 2, a, of 2, b, aangegeven periode, naar gelang van de situatie, de VHF-radio-installatie te voeden tegelijkertijd met:

a. alle andere radio-installaties die tegelijkertijd op de reservekrachtbron of -bronnen kunnen worden aangesloten; of

b. indien slechts een van de andere radio-installaties tegelijkertijd met de VHF-radio-installatie op de reservekrachtbron of -bronnen kan worden aangesloten, degene van de andere radio-installaties met het hoogste energieverbruik.

5. De reservekrachtbron of -bronnen kunnen worden gebruikt om de ingevolge voorschrift 5(2) d, vereiste elektrische verlichting te voeden.

6. Indien een reservekrachtbron bestaat uit een oplaadbare accumulatorenbatterij of -batterijen:

a. moet een automatische laadinrichting aanwezig zijn die in staat is de batterijen binnen 10 uur op te laden tot het voorgeschreven minimumvermogen; en

b. moet het vermogen van de batterijen volgens een geschikte methode worden gecontroleerd, met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden, wanneer het vaartuig niet buitengaats is.

7. De plaatsing en installatie van accumulatorenbatterijen die als reservekrachtbron dienen, moeten zodanig zijn dat:

a. optimaal onderhoud mogelijk is;

b. een redelijke levensduur verzekerd is;

c. een redelijke mate van veiligheid verzekerd is;

d. de temperatuur van de accumulatorenbatterijen, ook tijdens het opladen, binnen de door de fabrikant opgegeven waarden blijft; en

e. de batterijen, wanneer zij volledig zijn opgeladen, onder alle weersomstandigheden ten minste het vereiste minimumaantal uren werken.

8. Indien een ononderbroken invoer van informatie vanuit de navigatieapparatuur of andere apparatuur in de ingevolge dit hoofdstuk vereiste radio-installatie noodzakelijk is ter verzekering van de goede werking ervan, moeten er voorzieningen zijn om de voortdurende levering van die informatie te verzekeren bij het uitvallen van de elektrische hoofd- of noodkrachtbron van het vaartuig.

Voorschrift 13

Uitvoeringsnormen

1. Alle apparatuur waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, moet van een door de Administratie goedgekeurd type zijn. Met inachtneming van paragraaf 2 moet de apparatuur voldoen aan van toepassing zijnde uitvoeringsnormen die niet lager mogen zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen.

2. Voor apparatuur die is geïnstalleerd voor de data van inwerkingtreding, zoals vermeld in voorschrift 1, kan naar goeddunken van de Administratie vrijstelling worden verleend van de volledige naleving van de desbetreffende uitvoeringsnormen, mits de apparatuur compatibel is met apparatuur die aan de uitvoeringsnormen voldoet, naar behoren rekening houdend met de criteria die de Organisatie ten aanzien van die normen kan aannemen.

Voorschrift 14

Onderhoudseisen

1. De apparatuur moet zodanig zijn ontworpen dat de hoofdonderdelen snel te vervangen zijn, zonder uitgebreide hercalibratie of afregeling.
2. Waar van toepassing moet de apparatuur zodanig zijn gemonteerd en geïnstalleerd dat zij gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie en onderhoud aan boord.
3. Er moet voldoende doelmatige informatie aanwezig zijn voor goede bediening en goed onderhoud van de apparatuur, rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie.
4. Er moeten voldoende doelmatige gereedschappen en reserve-onderdelen aanwezig zijn voor het onderhoud van de apparatuur.
5. De Administratie verzekert dat de ingevolge dit hoofdstuk vereiste radio-apparatuur zodanig wordt onderhouden dat wordt voorzien in de beschikbaarheid van middelen om te voldoen aan de in voorschrift 4 omschreven functionele eisen en dat wordt voldaan aan de aanbevolen uitvoeringsnormen ten aanzien van die apparatuur.
6. De beschikbaarheid van dergelijke middelen aan boord van vaartuigen die reizen ondernemen in de zeegebieden A1 en A2 moet worden verzekerd door methoden zoals het aanhouden van dubbele apparatuur, onderhoud aan wal of elektronische deskundigheid aan boord voor onderhoud buitengaats, of een combinatie hiervan, naar de Administratie kan goedkeuren.
7. De beschikbaarheid van dergelijke middelen aan boord van vaartuigen die reizen ondernemen in de zeegebieden A3 en A4 moet worden verzekerd door een combinatie van ten minste twee methoden zoals het aanhouden van dubbele apparatuur, onderhoud aan wal of elektronische deskundigheid aan boord voor onderhoud buitengaats, naar de Administratie kan goedkeuren, rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie. De Administratie kan een vaartuig evenwel vrijstellen van de eis van twee methoden en het gebruik van één methode toestaan, rekening houdend met het type vaartuig en de werking ervan.
8. Hoewel alle redelijk geachte stappen moeten worden ondernomen om de apparatuur in goede staat te houden en te verzekeren dat aan alle in voorschrift 4 gestelde functionele eisen wordt voldaan, mag een vaartuig niet op grond van storingen in de apparatuur bij het voorzien in de ingevolge voorschrift 4, h, vereiste algemene radioberichtgeving als niet -zeewaardig worden beschouwd, of worden opgehouden in havens waar niet onmiddellijk reparatievoorzieningen beschikbaar zijn, mits het vaartuig in staat is alle nood- en veiligheidsfuncties te vervullen.

Voorschrift 15

Radiopersoneel

Ieder vaartuig moet medewerkers aan boord hebben die naar genoegen van de Administratie bekwaam zijn op het gebied van radiocommunicatie voor nood- en veiligheidsdoeleinden. Zij moeten in het bezit zijn van de van toepassing zijnde certificaten genoemd in het Radioreglement, en één van hen moet worden aangewezen als eerste verantwoordelijke voor radioberichtgeving tijdens noodsituaties.

Voorschrift 16

Radiodagboeken

Er moet een radiodagboek worden bijgehouden, naar genoegen van de Administratie en zoals vereist ingevolge het Radioreglement, van alle met het radiocommunicatiesysteem verband houdende voorvallen die van belang lijken voor de beveiliging van mensenlevens op zee."

HOOFDSTUK X

De bestaande tekst en de titel van hoofdstuk X (voorschriften 147 tot en met 154) worden vervangen door de volgende tekst:

„NAVIGATIEMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN AAN BOORD VAN VAARTUIGEN

Voorschrift 1

Toepassing

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen.

Voorschrift 2

Vrijstellingen

De Administratie kan aan vaartuigen vrijstelling van de eisen van dit hoofdstuk verlenen, wanneer zij van oordeel is dat de aard van de reis of de nabijheid van land voor het vaartuig zodanige eisen niet wettigt.

Voorschrift 3

Navigatiemiddelen aan boord van schepen

1. a. Vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer moeten zijn uitgerust met:

- i. een magnetisch standaardkompas, behoudens het bepaalde in subparagraaf d;
- ii. een magnetisch stuurkompas, tenzij informatie over de voorliggende koers op het standaardkompas zoals vereist krachtens (i), op de voornaamste plaats waar wordt gestuurd, beschikbaar is en duidelijk afleesbaar is voor de roerganger;
- iii. geschikte middelen voor communicatie tussen de plaats van het standaardkompas en de plaats vanwaar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, zulks ten genoegen van de Administratie; en
- iv. middelen om peilingen te nemen over een boog van de horizon van, voor zover praktisch uitvoerbaar, 360 graden.

b. Elk magnetisch kompas zoals bedoeld in subparagraaf a dient behoorlijk te zijn gecompenseerd en er dient te allen tijde een bijbehorende deviatietabel of deviatiekromme beschikbaar te zijn.

c. Aan boord moet een magnetisch reservekompas, ter vervanging van het standaardkompas, aanwezig zijn, tenzij er een stuurkompas zoals genoemd in subparagraaf a, ii, of een gyrokompas is aangebracht.

- d. Waar de Administratie het onredelijk of onnodig acht een magnetisch standaardkompas te eisen, kan zij bepaalde vaartuigen of categorieën van vaartuigen vrijstellen van deze eisen, indien de aard van de reis, de nabijheid van land of het type vaartuig een standaardkompas niet rechtvaardigen, mits in alle gevallen een doelmatig stuurkompas aanwezig is.
2. Vaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter moeten, voor zover de Administratie dit redelijk en praktisch uitvoerbaar acht, zijn uitgerust met een stuurkompas en middelen om te kunnen peilen.
3. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een gyrokompas dat voldoet aan de volgende eisen:
- a. het gyro-moederkompas of een gyro-dochterkompas moet, op de voornaamste plaats waar wordt gestuurd duidelijk afleesbaar zijn voor de roerganger;
 - b. aan boord van vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer moeten een gyro-dochterkompas of gyro-dochterkompassen aanwezig zijn, die doelmatig moeten zijn opgesteld ten einde peilingen te kunnen nemen over een boog van de horizon, voor zover praktisch uitvoerbaar, van 360 graden.
4. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een gyrokompas dat voldoet aan de eisen van paragraaf 3.
5. Vaartuigen met noodstuurposities moeten ten minste zijn uitgerust met een telefoon of een ander communicatiemiddel om koersinformatie door te geven naar dergelijke posities. Bovendien moeten vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 februari 1992 zijn uitgerust met voorzieningen om visuele kompasgegevens te verstrekken aan de noodstuurpositie.
6. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 en vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een radarinstallatie. Vanaf 1 februari 1995 moet de radarinstallatie kunnen werken in de frequentieband 9 GHz. Daarnaast moeten na 1 februari 1995 vaartuigen met een lengte van 35 meter of meer zijn uitgerust met een radarinstallatie die kan werken in de frequentieband 9 GHz. Voor vaartuigen met een lengte van 35 meter of meer, maar van minder dan 45 meter kan, naar goeddunken van de Administratie, vrijstelling worden verleend van de eisen van paragraaf 16, mits de apparatuur geheel compatibel is met de radartransponder voor opsporing en redding.
7. Op vaartuigen met een lengte van minder dan 35 meter die zijn uitgerust met radar, moet de installatie ten genoegen van de Administratie zijn.
8. Op de brug van vaartuigen die volgens paragraaf 6 moeten zijn uitgerust met een radarinstallatie moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het uitzetten van afgelezen radarwaarnemingen. Op vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984, moeten deze voorzieningen minstens even doeltreffend zijn als een reflectie-plotter.
9. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 25 mei 1980 en vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 25 mei 1990 moeten zijn uitgerust met een echolood.
10. Vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter moeten ten genoegen van de Administratie zijn voorzien van geschikte middelen voor het bepalen van de diepte van het water onder het vaartuig.

11. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een instrument dat vaart en afstand aangeeft.

12. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 1 september 1984 en alle vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met roerstandaanwijzers, tachometers voor elke schroef en bovendien, indien het vaartuig is voorzien van verstelbare schroeven of schroeven met zijdelingse stuwkracht, met aanwijzers die de spoed en de wijze van gebruik aangeven. Al deze instrumenten moeten afleesbaar zijn vanaf de plaats waar de navigatie-orders worden gegeven.

13. Hoewel alle redelijke maatregelen moeten worden genomen om de apparatuur bedoeld in de paragrafen 1 tot en met 12 in goede staat te houden, mag, behoudens het bepaalde in voorschrift I/6, een vaartuig niet op grond van storing in deze apparatuur als niet-zeewaardig worden beschouwd of worden opgehouden in havens waar niet onmiddellijk reparatievoorzieningen beschikbaar zijn.

14. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer moeten zijn uitgerust met een radio-richtingzoeker. De Administratie kan een vaartuig vrijstelling van deze eis verlenen indien zij het aan boord hebben van een dergelijk toestel onredelijk of onnodig acht of indien het vaartuig is voorzien van andere radionavigatiemiddelen die geschikt zijn voor gebruik gedurende voorgenomen reizen.

15. Tot 1 februari 1999 moeten vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd op of na 25 mei 1980 en vóór 1 februari 1995 zijn uitgerust met radio-apparatuur, bestemd voor het peilen recht vooruit („homing”) op de radiotelefonie-noodfrequentie.

16. Alle uitrusting die overeenkomstig dit voorschrift is aangebracht moet van een door de Administratie goedgekeurd type zijn. De uitrusting die op of na 1 september 1984 aan boord van vaartuigen wordt geïnstalleerd moet voldoen aan de van toepassing zijn uitvoeringsnormen die niet lager mogen zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen. Voor uitrusting geïnstalleerd voordat de desbetreffende uitvoeringsnormen zijn aangenomen, kan naar goeddunken van de Administratie vrijstelling worden verleend van de volledige naleving van die normen, naar behoren rekening houdend met de aanbevolen criteria die de Organisatie in verband met de desbetreffende normen zou kunnen aannemen.

Voorschrift 4

Nautische instrumenten en publicaties

Geschikte nautische instrumenten, deugdelijke en volgens de laatste gegevens bijgewerkte kaarten, nautische aanwijzingen, lichtenlijsten, berichten aan zeevarenden, getijtafels en alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, moeten ten genoegen van de Administratie aan boord aanwezig zijn.

Voorschrift 5

Uitrusting voor het geven van seinen

1. Een dagseinlamp waarvan de werking niet uitsluitend afhankelijk mag zijn van de elektrische hoofdkrachtbron, moet aan boord aanwezig zijn. De voeding moet in elk geval een draagbare batterij omvatten.

2. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, moeten een compleet stel vlaggen en wimpels aan boord hebben, teneinde met gebruikmaking van het geldende Internationaal Seinboek berichten te kunnen overbrengen.

3. Alle vaartuigen die in overeenstemming met dit Protocol van radio-installaties moeten zijn voorzien, moeten het Internationaal Seinboek aan boord hebben. Deze publicatie moet eveneens aanwezig zijn op elk ander vaartuig dat, naar de overtuiging van de Administratie, het gebruik hiervan behoeft.

Voorschrift 6

Zicht vanaf de navigatiebrug

1. Nieuwe vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer moeten aan de volgende eisen voldoen:

a. Vanaf het punt waar het vaartuig wordt bestuurd mag het zicht over het zee-oppervlak voor de boeg binnen een hoek van 10 graden aan beide zijden, ongeacht de diepgang of trim, niet worden gehinderd over meer dan twee scheepslengten, of 500 m, naar gelang welke afstand het kleinst is.

b. Geen van de door vistuig of andere obstakels buiten het stuurhuis veroorzaakte dode hoeken die voorlijker dan dwars het zicht op het zee-oppervlak vanaf het punt waar het vaartuig wordt bestuurd ontnemen, mogen groter zijn dan 10 graden. De gezamenlijke dode hoeken mogen niet meer dan 20 graden bedragen. De hoek met vrij zicht tussen de dode hoeken in moet ten minste 5 graden zijn. Voor het zicht genoemd in subparagraaf a, geldt echter dat elke afzonderlijke dode hoek niet groter mag zijn dan 5 graden.

c. De hoogte van de onderste rand van de voorramen van de navigatiebrug moet zo laag mogelijk boven het brugdek worden gehouden. In geen geval mag de onderste rand een obstakel vormen voor het voorwaartse zicht zoals in dit voorschrift omschreven.

d. De bovenste rand van de voorramen van de navigatiebrug mag, wanneer het vaartuig in ruwe zee stampet, vanaf de plaats waar het vaartuig wordt bestuurd aan een persoon wiens ogen zich op 1800 mm boven het brugdek bevinden, niet het zicht op de horizon ontnemen. Indien de Administratie een ooghoogte van 1800 mm onredelijk en onpraktisch acht, kan zij een verlaging tot uiterlijk 1600 mm toestaan.

e. Het horizontale gezichtsveld vanaf het punt waar het vaartuig wordt bestuurd moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 225 graden, die loopt van recht vooruit tot ten minste 22,5 graden achterlijker dan dwars aan beide zijden van het vaartuig.

f. Het horizontale gezichtsveld vanaf elke brugvleugel moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 225 graden, die loopt van ten minste 45 graden ten opzichte van de lengte-as van het vaartuig aan de tegengestelde zijde naar recht vooruit, en van recht vooruit over 180 graden naar recht achteruit aan dezelfde zijde.

g. Het horizontale gezichtsveld vanaf de belangrijkste stuurpositie moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 60 graden aan weerszijden van de lengte-as van het vaartuig.

h. De zijkant van het vaartuig moet vanaf de brugvleugel zichtbaar zijn.

i. De ramen moeten aan de volgende eisen voldoen:

- i. de afmetingen van de kozijnen van de ramen op de navigatiebrug moeten zo klein mogelijk zijn en deze kozijnen mogen zich niet recht voor enige werkplek bevinden;
- ii. om weerspiegeling te voorkomen, moeten de voorramen van de brug aan de bovenzijde ten opzichte van het verticale vlak onder een hoek van ten minste 10 graden en ten hoogste 25 graden naar buiten worden geplaatst;
- iii. de beglazing van de ramen mag noch gepolariseerd, noch gekleurd zijn, en
- iv. ongeacht de weersomstandigheden moet het te allen tijde mogelijk zijn om door ten minste twee voorramen van de navigatiebrug een helder zicht te hebben en voorts moet, afhankelijk van de opstelling van de brug, het zicht door nog een aantal ramen vrij zijn.

2. Bestaande vaartuigen moeten, indien dit praktisch uitvoerbaar is, voldoen aan de eisen van paragraaf 1, a en b. Het is echter niet noodzakelijk aanpassingen aan de structuur of aanvullingen op de uitrusting te eisen.

3. Indien de Administratie van oordeel is dat dit voorschrift op bepaalde vaartuigen niet kan worden toegepast vanwege hun ongebruikelijke ontwerp, moeten maatregelen worden getroffen opdat een zicht wordt bereikt dat het in dit voorschrift omschreven niveau zo dicht mogelijk benadert."

Aanhangsels

De bestaande aanhangsels 1 en 2 worden vervangen door de volgende tekst:

„AANHANGSEL

CERTIFICATEN EN UITRUSTINGSRAPPORT

1. Model van een Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen

INTERNATIONAAL VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Dit Certificaat moet worden aangevuld door een Uitrustingsrapport

(Officieel zegel of stempel) (Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 met betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, namens de Regering van

(naam van de Staat)

door

(bevoegde persoon of organisatie)

GEGEVENS INZAKE HET VAARTUIG¹

Naam van het vaartuig

Onderscheidingsnummer of -letters

Haven van registratie

Lengte (L)1

Datum van het bouwcontract of datum van het contract voor een ingrijpende verbouwing

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich overeenkomstig voorschrift I/2 (1), c, ii, of (1), c, iii, in een soortgelijk stadium bevond

Datum van oplevering of voltooiing van een ingrijpende verbouwing

ONDERGETEKENDE VERKLAART:

1. Dat het vaartuig is onderzocht overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift I/6.

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat:

- .1 de toestand van romp, de werktuigen en toebehoren, zoals omschreven in het hiervoor genoemde voorschrift, in alle opzichten voldoende was en dat het vaartuig voldeed aan de van toepassing zijnde eisen;
- .2 dat de maximaal voor dit vaartuig toelaatbare diepgang tijdens de reis onder elke bedrijfsomstandigheid is opgenomen in het goedgekeurde stabiliteitsboekje van (datum)

3. Dat er een/geen1 Certificaat van Vrijstelling is afgegeven.

Dit certificaat blijft geldig tot behoudens de periodieke onderzoeken overeenkomstig voorschrift I/6 (1), b, ii, b, iii, en c.

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het certificaat)

.....

(Datum van afgifte) (Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET CERTIFICAAT VOOR EEN GEDOOGPERIODE WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (1) VAN TOEPASSING IS

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (1) als geldig te worden aanvaard tot

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET
CERTIFICAAT TOTDAT DE HAVEN VAN ONDERZOEK IS BEREIKT OF MET EEN
GEDOOGPERIODE WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (2) OF VOORSCHRIFT I/11 (4) VAN
TOEPASSING IS

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (2) /voorschrift I/11 (4)1 als geldig te
worden aanvaard tot

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING VOOR PERIODIEKE ONDERZOEKEN

Onderzoek van de uitrusting

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift I/6 (1), b,
ii, is geconstateerd dat het vaartuig voldoet aan de desbetreffende eisen.

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

Radio-onderzoek

Ondergetekende verklaart dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift I/6 (1), b, iii, is
geconstateerd dat het vaartuig voldoet aan de desbetreffende eisen.

Eerste periodiek radio-onderzoek:

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

Tweede periodiek radio-onderzoek:

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

Derde periodiek radio-onderzoek:

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING VOOR TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift I/6 (1), c, is geconstateerd dat het vaartuig voldoet aan de desbetreffende eisen.

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

2. Model van een certificaat van vrijstelling

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING VOOR VISSERSVAARTUIGEN

(Officieel zegel of stempel) (Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 met betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977,

namens de Regering van

(naam van de Staat)

door

(bevoegde persoon of organisatie)

GEGEVENS INZAKE HET VAARTUIG¹

Naam van het vaartuig

Onderscheidingsteken of -letters

Haven van registratie

Lengte (L)¹

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat aan bovenvermeld vaartuig op grond van de krachtens voorschrift verleende machtiging, vrijstelling is verleend van de eisen van

Mogelijke voorwaarden waarop het Certificaat van Vrijstelling is verleend:

Dit certificaat is geldig tot, mits het Internationaal veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen, waaraan dit certificaat is gehecht, geldig is.

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het certificaat)

.....

(Datum van afgifte) (Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET CERTIFICAAT VOOR EEN GEDOOGPERIODE WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (1) VAN TOEPASSING IS

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (1) als geldig te worden aanvaard tot

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET CERTIFICAAT TOTDAT DE HAVEN VAN ONDERZOEK IS BEREIKT OF MET EEN GEDOOGPERIODE WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (2) OF VOORSCHRIFT I/11 (4) VAN TOEPASSING IS

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (2) /voorschrift I/11 (4)1 als geldig te worden aanvaard tot

Getekend:

(Handtekening van bevoegde ambtenaar)

Plaats:

Datum:

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

3. Model van een Aanvulling op het Internationaal veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen

UITRUSTINGSRAPPORT VOOR HET INTERNATIONAAL VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Dit rapport moet permanent aan het Internationaal veiligheidscertificaat voor vissersvaartuigen zijn gehecht

UITRUSTINGSRAPPORT TENEINDE TE VOLDOEN AAN HET PROTOCOL VAN TORREMOLINOS VAN 1993 MET BETREKKING TOT HET INTERNATIONAAL VERDRAG VAN TORREMOLINOS VOOR DE BEVEILIGING VAN VISSERSVAARTUIGEN, 1977.

1. GEGEVENS INZAKE HET VAARTUIG

Naam van het vaartuig

Onderscheidingsteken of -letters

Haven van registratie

Lengte

2. GEGEVENS INZAKE DE REDDINGMIDDELEN

1 Totaal aantal personen waarvoor reddingmiddelen aanwezig zijn

Bak-
boord Stuurboord

1	Totaal aantal personen waarvoor reddingmiddelen aanwezig zijn	.....	.....
2	Totaal aantal reddingboten	.....	.....
2.1	Totaal aantal personen waarvoor deze ruimte bieden	.....	.....
2.2	Aantal gedeeltelijk overdekte reddingboten (voorschrift VII/18)	.....	.....
2.3	Aantal geheel overdekte reddingboten (voorschrift VII/19)	.....	.....
3	Aantal hulpverleningsboten	.....	.....
3.1	Aantal boten begrepen in het boven aangegeven totaal aantal reddingboten	.....	.....
4	Reddingvlotten	.....	.....
4.1	Reddingvlotten waarvoor goedgekeurde tewaterlatingsmiddelen vereist zijn	.....	.....
4.1.1	Aantal reddingvlotten	.....	.....
4.1.2	Aantal personen waarvoor deze ruimte bieden	.....	.....
4.2	Reddingvlotten waarvoor geen goedgekeurde tewaterlatingsmiddelen vereist zijn	.....	.....
4.2.1	Aantal reddingvlotten	.....	.....
4.2.2	Aantal personen waarvoor deze ruimte bieden	.....	.....
5	Aantal reddingboeien	.....	.....
6	Aantal reddinggordels	.....	.....
7	Overlevingspakken	.....	.....
7.1	Totaal aantal	.....	.....
7.2	Aantal pakken dat voldoet aan de eisen voor reddinggordels	.....	.....

1 Totaal aantal personen waarvoor reddingmiddelen aanwezig zijn

8 Aantal hulpmiddelen tegen warmteverlies¹

9 In reddingmiddelen gebruikte radio-installaties

9.1 Aantal radartransponders

9.2 Aantal duplex VHF radiotelefonietoestellen

¹) Uitgezonderd die welke vereist zijn krachtens de voorschriften VII/17 (8), xxxi, VII/20(5), a, xxiv en VII/23(2), b, xiii.

3. GEGEVENS INZAKE RADIOVOORZIENINGEN

	Soort	Aanwezig
1	Primaire systemen	.....
1.1	VHF-radio-installatie	.....
1.1.1	DSC codeerinrichting	.....
1.1.2	DSC luisterwacht-ontvanger	.....
1.1.3	Radiotelefonie	.....
1.2	MF radio-installatie	.....
1.2.1	DSC codeerinrichting	.....
1.2.2	DSC luisterwacht-ontvanger	.....
1.2.3	Radiotelefonie	.....
1.3	MF/HF radio-installatie	.....
1.3.1	DSC codeerinrichting	.....
1.3.2	DSC luisterwacht-ontvanger	.....

Soort	Aanwezig
1.3.3 Radiotelefonie	
1.3.4 Radiotelegrafie met telex (DPT)	
1.4 INMARSAT grondstation aan boord van een vaartuig	
2 Reservevoorzieningen om alarm te slaan	
3 Voorzieningen voor het ontvangen van maritieme veiligheidsberichtgeving	
3.1 NAVTEX-ontvanger	
3.2 EGC-ontvanger	
3.3 HF-radiotelegrafie-ontvanger met telex (DPT)	
4 EPIRB-satelliet	
4.1 COSPAS-SARSAT	
4.2 INMARSAT	
5 VHF-EPIRB	
6 Radartransponder van het vaartuig	
7 Radiotelefonie noodfrequentie luisterwacht-ontvanger op 2.182 kHz ²	

Soort**Aanwezig**

8 Toestel voor het opwekken van het radiotelefonie-alarmsein op 2.182 kHz

¹⁾ Tenzij door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie een andere datum wordt bepaald, heeft deze rubriek niet te worden opgenomen in het rapport dat wordt gehecht aan certificaten afgegeven na 1 februari 1999.

²⁾ Deze rubriek hoeft niet te worden opgenomen in het rapport dat wordt gehecht aan certificaten afgegeven na 1 februari 1999.

4. GEHANTEERDE METHODEN TER WAARBORGING VAN DE BESCHIKBAARHEID VAN RADIOVOORZIENINGEN (voorschrift IX/14)

4.1 Dubbele uitrusting

4.2 Onderhoud aan de wal

4.3 Vermogen tot onderhoud op zee

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat dit rapport in alle opzichten juist is

Afgegeven te

(Plaats van afgifte van het rapport)

.....

(Datum van afgifte) (Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het rapport afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte, al naar gelang van toepassing is)"

Annexe

Modifications apportées à l'Annexe et aux Appendices de l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977

Règles relatives à la construction et à l'équipement des navires de pêche

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Règle 1

Application

Remplacer le texte actuel de la règle 1 par le texte suivant:

«Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent aux navires neufs.»

Règle 2

Définitions

Insérer ici le texte actuel de la règle 2, sous réserve des modifications suivantes.

La phrase liminaire du paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant:

«1. L'expression «navire neuf» désigne un navire dont, à la date ou après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole:»

Au paragraphe 1b), remplacer «de la Convention» par «du présent Protocole».

Au paragraphe 5, remplacer les mots «creux minimal» par les mots «creux minimal sur quille».

Remplacer le texte actuel du paragraphe 8a) par le suivant:

«a) L'expression «creux sur quille» désigne la distance verticale mesurée de la ligne de quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de travail».

Aux paragraphes 8 b) et 8 c), remplacer «le creux» par «le creux sur quille».

Insérer un nouveau paragraphe 9 ainsi libellé:

«9. Le terme «creux (D)» désigne le creux sur quille mesuré au milieu du navire.»

Renommer les paragraphes 10 à 22 qui deviennent les paragraphes 9 à 21 respectivement.

Supprimer les paragraphes 22 à 51 actuels.

Règle 3

Exemptions

Insérer ici le texte actuel de la règle 3, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte actuel du paragraphe 2 par le texte suivant:

«2. Les exemptions aux prescriptions du chapitre IX font l'objet de la règle IX/3 et les exemptions aux prescriptions du chapitre X font l'objet de la règle X/2.»

Règle 4

Equivalences

Remplacer le texte actuel de la règle 4 par le suivant:

- «1. Lorsque les présentes règles prescrivent de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné, ou de prendre une disposition quelconque, l'Administration peut admettre que soit mis en place toute autre installation, tout autre matériau, dispositif ou appareil particulier ou d'un type donné, ou que soit prise toute autre disposition, s'il est établi à la suite d'essais ou d'une autre manière que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers ou d'un type donné, ou cette disposition, ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par les présentes règles.
2. Toute Administration qui autorise ainsi par substitution une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné ou un dispositif doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation avec un rapport sur les essais qui ont été faits. Connaissance en est donnée par l'Organisation aux autres Parties pour l'information de leurs fonctionnaires.»

Règle 5

Réparations, modifications et transformations

Insérer ici le texte actuel de la règle 5.

Règle 6

Visites

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

- «1. Tout navire est soumis aux visites ci-après:
 - a) Avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit par la règle 7 ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une inspection complète de sa structure, sa stabilité, ses machines, ses aménagements et ses matériaux, y compris la face externe de la coque du navire ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières et de l'équipement dans la mesure où le navire est visé par la présente Annexe. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la

structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques et autres parties de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions de la présente Annexe. La visite doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement est à tous égards satisfaisant et que le navire est pourvu des feux, des moyens de signalisation sonore et en cas de détresse prescrits par la présente Annexe et par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur. S'il y a à bord des dispositifs utilisés pour le transfert du pilote, ceux-ci doivent également faire l'objet d'une visite pour vérifier qu'ils sont en bon état de fonctionnement et conformes aux prescriptions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur.

b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés ci-après:

- i) quatre ans pour ce qui est de la structure, y compris la face externe de la coque du navire, et des machines du navire visées aux chapitres II, III, IV, V et VI; ainsi qu'il est prévu au paragraphe 1 de la règle 11, cette période peut être prolongée d'un an sous réserve que le navire soit inspecté intérieurement ou extérieurement autant qu'il est raisonnable et possible dans la pratique;
- ii) deux ans pour ce qui est de l'équipement du navire visé aux chapitres II, III, IV, V, VI, VII et X; et
- iii) un an pour ce qui est des installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, et du radiogoniomètre du navire visés aux chapitres VII, IX et X.

Les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que les éléments énumérés à l'alinéa a) satisfont intégralement aux prescriptions applicables de la présente Annexe, qu'ils sont en bon état de marche et que les renseignements de stabilité peuvent être facilement consultés à bord.

Lorsque la durée du certificat délivré aux termes de la règle 7 ou de la règle 8 est prorogée comme prévu aux paragraphes 2 ou 4 de la règle 11, l'intervalle séparant les visites peut être prolongé en conséquence.

c) En plus des visites périodiques prescrites à l'alinéa b) i), des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Administration portant sur la structure et les machines du navire. La visite doit aussi permettre de s'assurer qu'aucune transformation qui compromettrait la sécurité du navire ou de l'équipage n'a été effectuée.

d) Les visites périodiques spécifiées aux alinéas h) ii) et b) iii) et les visites intermédiaires spécifiées à l'alinéa c) doivent être portées sur le certificat mentionné à la règle 7 ou à la règle 8, selon qu'il convient.

2. a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions des présentes règles et l'octroi des exemptions à ces dispositions, doivent être effectuées par des agents de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier les inspections et les visites, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu à l'alinéa a) doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à:

i) exiger qu'un navire subisse des réparations;

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.

c) 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.

d) 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.

3. a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions des présentes règles 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 à la présente règle, 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 à la présente règle. 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 7

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 7 par ce qui suit:

«Délivrance des certificats ou apposition d'un visa

1. a) Un Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré, après visite, à tout navire qui satisfait aux prescriptions applicables de la présente Annexe.

b) Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des dispositions de la présente Annexe, un Certificat international d'exemption pour navire de pêche doit être délivré en plus du certificat prescrit à l'alinéa a).
2. Les certificats prévus au paragraphe 1 doivent être délivrés, ou un visa doit être apposé, soit par l'Administration, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de la délivrance des certificats.»

Règle 8

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 8 par ce qui suit:

«Délivrance de certificats ou apposition d'un visa par une autre Partie

1. Une Partie peut, à la demande d'une autre Partie, faire visiter un navire; si elle estime que les prescriptions de la présente Annexe sont observées, elle doit délivrer des certificats au navire ou autoriser leur délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur les certificats dont dispose le navire, conformément aux dispositions de la présente Annexe.
2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.
3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il est délivré à la demande de l'autre Administration; ce certificat a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de la règle 7.»

Règle 9

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 9 par ce qui suit:

«Présentation des certificats et de la fiche d'équipement

Les certificats et la fiche d'équipement doivent être établis conformément au modèle qui figure à l'appendice. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues à moins que l'Administration le juge superflu, compte tenu de la zone d'exploitation du navire.»

Règle 10

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 10 par ce qui suit:

«Disponibilité des certificats

Les certificats délivrés en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 doivent pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment.»

Règle 11

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 11 par ce qui suit:

«Durée et validité des certificats

1. Un Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré pour une période ne dépassant pas quatre ans et ne doit pas être prorogé de plus d'un an, sous réserve des visites périodiques et intermédiaires prescrites à la règle 6 1b) et 6 1c), sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4. Un Certificat international d'exemption pour navire de pêche ne peut avoir une durée de validité supérieure à celle du Certificat international de sécurité pour navire de pêche.
2. Si, à la date d'expiration ou de cessation de la validité de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port de la Partie dont il est autorisé à battre le pavillon, la validité du certificat peut être prorogée par cette Partie. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire de regagner un port de cette Partie ou le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.
3. Aucun certificat ne doit ainsi être prorogé 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 un port de la Partie dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.
4. Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions du paragraphe 2 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.
5. Un certificat délivré en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:
 - a) si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 6;
 - b) si les visas prévus dans les présentes règles n'ont pas été apposés sur le certificat;
 - c) si un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 6 3a) et 6 3b). 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 l'Etat dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies du rapport de visite pertinent, le cas échéant.»

CHAPITRE II

CONSTRUCTION, ETANCHEITE A L'EAU ET EQUIPEMENT

Règle 1

Construction

Insérer ici le texte actuel de la règle 12 sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 5, remplacer la mention du «paragraphe 21 de la règle 2» par une mention de la «règle I/2 22».

Règle 2

Portes étanches à l'eau

Insérer ici le texte actuel de la règle 13 sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 3 de la règle 12» par une mention de «la règle 1 (3)».

Règle 3

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 14 par ce qui suit:

«Intégrité de la coque

1. Les ouvertures extérieures doivent pouvoir être fermées de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le navire. Les ouvertures de pont qui peuvent être ouvertes pendant les opérations de pêche doivent normalement être situées près de l'axe longitudinal du navire. Toutefois, l'Administration peut approuver des mesures différentes si elle est convaincue que la sécurité du navire n'en sera pas diminuée.
2. A bord des chalutiers pêchant par l'arrière, les panneaux des cales à poisson doivent être actionnés par une source d'énergie et susceptibles d'être commandés à partir d'un quelconque emplacement d'où l'on puisse voir sans encombre le fonctionnement des panneaux.»

Règle 4

Portes étanches aux intempéries

Insérer ici le texte actuel de la règle 15, sous réserve de la modification suivante:

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 1:

«L'Administration peut, si cela ne porte pas atteinte à la sécurité de l'équipage, autoriser que les portes des locaux de congélation ne puissent être ouvertes que d'un côté seulement, à condition qu'un dispositif d'alarme approprié soit installé pour empêcher que des personnes soient enfermées dans ces locaux.»

Règle 5*Ecoutilles fermées par des panneaux en bois*

Insérer ici le texte actuel de la règle 16.

Règle 6*Ecoutilles fermées par des panneaux en matériaux autre que le bois*

Insérer ici le texte actuel de la règle 17, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le paragraphe 1 par le texte suivant:

- «1. La hauteur sur pont des surbaux d'écoutille doit être celle indiquée à la règle 5 (1). Si l'expérience acquise en cours d'exploitation le justifie, et si l'Administration l'autorise, on peut réduire la hauteur de ces surbaux d'écoutille ou les supprimer entièrement, à condition que la sécurité du navire ne s'en trouve pas compromise. Dans ce cas, les ouvertures d'écoutille doivent être aussi petites que possible et les panneaux doivent être fixés à demeure au moyen de charnières ou de dispositifs équivalents et pouvoir être fermés et assujettis rapidement, ou être fixés d'une façon aussi efficace jugée satisfaisante par l'Administration.»

Règle 7*Ouvertures de la tranche des machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 18, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer la mention de «la règle 15» par une mention de «la règle 4».

Règle 8*Autres ouvertures de pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 19.

Règle 9*Manches à air*

Insérer ici le texte actuel de la règle 20.

Règle 10*Tuyaux de dégagement d'air*

Insérer ici le texte actuel de la règle 21.

Règle 11*Dispositifs de sonde*

Insérer ici le texte actuel de la règle 22.

Règle 12

Hublots et fenêtres

Insérer ici le texte actuel de la règle 23, sous réserve des modifications ci-après.

Insérer le nouveau paragraphe 3 ci-après:

«3. Les hublots installés à une hauteur inférieure à 1000 millimètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la plus élevée doivent être du type fixe.»

Renommer les paragraphes 3 à 5 actuels, qui deviennent les paragraphes 4 à 6, respectivement.

Ajouter la phrase suivante à la fin du nouveau paragraphe 4:

«Ceux qui risquent d'être endommagés par des appareils de pêche doivent être protégés de manière appropriée.»

Règle 13

Prises d'eau et décharges

Insérer ici le texte actuel de la règle 24, sous réserve de la modification suivante:

Au paragraphe 1, remplacer la mention de «la règle 15» par une mention de «la règle 4».

Règle 14

Sabords de décharge

Insérer ici le texte actuel de la règle 25.

Règle 15

Appareils de mouillage et d'amarrage

Insérer ici le texte actuel de la règle 26.

CHAPITRE III

STABILITE ET ETAT CORRESPONDANT DE NAVIGABILITE

Règle 1

Dispositions générales

Insérer ici le texte actuel de la règle 27, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer la mention de «la règle 33» par une mention de «la règle 7».

Règle 2

Critères de stabilité

Insérer ici le texte actuel de la règle 28, sous réserve de la modification suivante.

Dans l'avant-dernière phrase du paragraphe 1a), remplacer les mots «étanche à l'eau» par les mots «étanche aux intempéries».

Règle 3

Envahissement des cales à poisson

Insérer ici le texte actuel de la règle 29, sous réserve de la modification suivante:

Remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 28» par une mention de «la règle 2 (1)».

Règle 4

Méthodes spéciales de pêche

Insérer ici le texte actuel de la règle 30, sous réserve de la modification suivante:

Remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 28» par une mention de «la règle 2 (1)».

Règle 5

Vents violents et roulis important

Insérer ici le texte actuel de la règle 31.

Règle 6

Eau embarquée sur le pont

Insérer ici le texte actuel de la règle 32.

Règle 7

Conditions d'exploitation

Insérer ici le texte actuel de la règle 33, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer les deux points figurant à la fin de la phrase d'introduction par une virgule et ajouter les mots «selon le cas:».

Remplacer l'alinéa d) du paragraphe 1 par le texte suivant:

«d) navire à l'arrivée au port d'origine avec 10 pour cent d'approvisionnement en matières consommables, en combustible, etc. et un chargement de poisson minimal qui représente normalement 20 pour cent d'un plein chargement mais peut atteindre 40 pour cent, à condition que l'Administration soit convaincue que les caractéristiques d'exploitation justifient cette valeur».

Au paragraphe 2, remplacer la mention de «la règle 28» par une mention de «la règle 2» et au paragraphe 3 la mention de «la règle 34» par une mention de «la règle 8».

Règle 8

Accumulation de glace

Insérer ici le texte actuel de la règle 34.

Règle 9

Essai de stabilité

Insérer ici le texte actuel de la règle 35.

Règle 10

Informations relatives à la stabilité

Insérer ici le texte actuel de la règle 36.

Règle 11

Cloisons amovibles des cales à poisson

Insérer ici le texte actuel de la règle 37.

Règle 12

Hauteur d'étrave

Insérer ici le texte actuel de la règle 38.

Règle 13

Tirant d'eau d'exploitation maximal admissible

Insérer ici le texte actuel de la règle 39.

Règle 14

Compartimentage et stabilité après avarie

Insérer ici le texte actuel de la règle 40.

CHAPITRE IV

MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES ET LOCAUX DE MACHINES SANS PRESENCE PERMANENTE DE PERSONNEL

PARTIE A

DISPOSITIONS GENERALES

Règle 1

Insérer ici le texte suivant:

«Application»

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.»

Règle 2

Insérer ici le texte suivant:

«Définitions»

- «1. L'expression «appareil à gouverner principal» désigne les machines, les groupes-moteurs, s'il en existe, et les accessoires de l'appareil à gouverner ainsi que les moyens utilisés pour transmettre le couple à la mèche du gouvernail (par exemple, la barre ou le secteur de barre) qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire dans des conditions normales de service.
2. L'expression «moyen auxiliaire de commande du gouvernail» désigne le matériel prévu pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.
3. L'expression «groupe-moteur de l'appareil à gouverner» désigne:
 - a) un moteur électrique et le matériel électrique connexe, dans le cas d'un appareil à gouverner électrique;
 - b) un moteur électrique et le matériel électrique connexe ainsi que la pompe à laquelle le moteur est relié, dans le cas d'un appareil à gouverner électrohydraulique;
 - c) un moteur d'entraînement et la pompe à laquelle il est relié, dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques.
4. L'expression «vitesse maximale de service en marche avant» désigne la vitesse de service prévue la plus grande que le navire peut maintenir en mer lorsqu'il est à son tirant d'eau maximal admissible en exploitation.
5. L'expression «vitesse maximale en marche arrière» désigne la vitesse que le navire est supposé pouvoir atteindre lorsqu'il utilise la puissance maximale en marche arrière prévue à la conception et qu'il est à son tirant d'eau maximal admissible en exploitation.
6. L'expression «groupe de traitement du combustible liquide» désigne un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à alimenter une chaudière ou un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à un moteur à combustion interne; il

comprend les pompes, les filtres et les réchauffeurs traitant le combustible à une pression supérieure à 0,18 newton par millimètre carré.

7. L'expression «conditions normales d'exploitation et d'habitabilité» désigne les conditions dans lesquelles le navire dans son ensemble, les machines, les moyens destinés à assurer la propulsion principale et auxiliaire, l'appareil à gouverner et le matériel connexe, les systèmes visant à assurer la sécurité de la navigation et à limiter les risques d'incendie et d'envahissement, les moyens nécessaires aux signaux et aux communications intérieurs et extérieurs, les moyens d'évacuation et les treuils des canots de secours sont en état de marche et dans lesquelles les conditions minimales de confort et d'habitabilité sont satisfaisantes.
8. L'expression «navire privé d'énergie» désigne un navire dont l'appareil propulsif principal, les chaudières et les appareils auxiliaires ne fonctionnent pas, faute d'énergie.
9. L'expression «tableau principal» désigne un tableau alimenté directement par la source principale d'énergie électrique et destiné à distribuer l'énergie électrique.
10. L'expression «locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel» désigne les locaux dans lesquels se trouvent l'appareil propulsif principal et les appareils auxiliaires ainsi que toutes les sources d'énergie électrique principale et qui ne sont pas gardés en permanence dans toutes les conditions d'exploitation, y compris pendant la manoeuvre.»

Règle 3

Dispositions générales

Insérer ici le texte actuel de la règle 41, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 7, remplacer la mention des «règles 54 à 56» par une mention des «règles 16 à 18».

Au paragraphe 8, remplacer la mention des «règles 57 à 62» par une mention des «règles 19 à 24», la mention des «règles 41 à 56» par une mention des «règles 3 à 18» et la mention des «règles 63 à 105» par une mention des «règles 1 à 4» respectivement.

PARTIE B

INSTALLATIONS DE MACHINES

Remplacer la note qui suit immédiatement le titre par le texte suivant:

«(Voir également la règle 3)»

Règle 4

Machines

Insérer ici le texte actuel de la règle 42.

Règle 5*Marche arrière*

Insérer ici le texte actuel de la règle 43.

Règle 6*Chaudières à vapeur, circuits d'alimentation et tuyautages de vapeur*

Insérer ici le texte actuel de la règle 44.

Règle 7*Communication entre la timonerie et les locaux de machines*

Remplacer le texte actuel de la règle 45 par le texte suivant:

«Deux moyens distincts de communication entre la timonerie et la plate-forme de commande des locaux de machines doivent être prévus, l'un de ces moyens devant être un transmetteur d'ordres aux machines du type télégraphe.»

Règle 8*Commande de l'appareil propulsif à partir de la timonerie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 46, sous réserve des modifications suivantes.

Supprimer la dernière phrase du paragraphe 1d).

Au paragraphe 1e) iii), remplacer la mention du «paragraphe 5 de la règle 42» par une mention de la «règle 4 (5)».

Règle 9*Circuits d'air comprimé*

Insérer ici le texte actuel de la règle 47.

Règle 10*Dispositions relatives au combustible liquide, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables*

Insérer ici le texte actuel de la règle 48, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer la troisième phrase du paragraphe 2 par le texte suivant:

«On peut utiliser des jauges en verre suffisamment épais protégées par un étui en métal, à condition d'installer des soupapes à fermeture automatique.»

Ajouter le nouveau paragraphe 12 ci-après:

«12. Les combustibles liquides, l'huile de graissage et les autres huiles inflammables ne doivent pas être transportés dans des citernes de coqeron avant.»

Règle 11

Installations d'assèchement

Insérer ici le texte actuel de la règle 49, sous réserve de la modification suivante.

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 2b):

«Toutefois, le diamètre intérieur réel du collecteur principal de cale peut être arrondi aux dimensions normalisées les plus proches jugées acceptables par l'Administration.»

Règle 12

Protection contre les bruits

Insérer ici le texte actuel de la règle 50.

Règle 13

Appareil à gouverner

Insérer ici le texte actuel de la règle 51.

Règle 14

Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens

Insérer ici le texte actuel de la règle 52.

Règle 15

Installations frigorifiques pour la conservation de la prise

Insérer ici le texte actuel de la règle 53, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte des paragraphes 1 et 2 par le suivant:

- «1. Les installations frigorifiques doivent être conçues, construites, soumises à des essais et mises en place de manière à ce qu'il soit tenu compte de la sécurité de l'installation ainsi que des émissions de chlorofluorocarbones (CFC) ou autres substances appauvrissant la couche d'ozone en provenance de l'agent réfrigérant dont la quantité ou la concentration présente des risques pour la santé de l'homme ou pour l'environnement; ces installations doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration.
2. Les agents réfrigérants utilisés dans les installations frigorifiques doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Toutefois, le chlorure de méthyle ou les CFC dont le potentiel d'appauvrissement de la couche d'ozone est supérieur à 5 pour cent de CFC-11 ne doivent pas être utilisés comme agents réfrigérants.»

PARTIE C

INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Remplacer la note qui suit immédiatement le titre par le texte suivant:

«(Voir également la règle 3)»

Règle 16

Source principale d'énergie électrique

Insérer ici le texte actuel de la règle 54, sous réserve des modifications suivantes:

Au paragraphe 1b), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 6 de la règle 41» par une mention de «la règle 3 6 a)» et supprimer la dernière phrase.

Au paragraphe 1c), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 6 de la règle 41» par une mention de «la règle 3 6 a)».

Règle 17

Source d'énergie électrique de secours

Insérer ici le texte actuel de la règle 55 sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer la phrase liminaire du paragraphe 2 par le texte suivant:

«2. La source d'énergie électrique de secours doit pouvoir, compte tenu du courant de démarrage et de la nature transitoire de certaines charges, alimenter simultanément pendant une durée de trois heures au moins:».

Insérer un nouveau paragraphe 2a) ainsi libellé:

«a) l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle IX/6 1 a) et b) et, le cas échéant:

- i) l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle IX/8 1 a) et b) et à la règle IX/9 1 b) et c);
- ii) la station terrienne de navire prescrite à la règle IX/9 1 a); et
- iii) l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle IX/9 2 a) et b) et à la règle IX/10 1.».

Au paragraphe 2, les alinéas a), b) et c) actuels deviennent les alinéas b), c) et d), respectivement.

Au paragraphe 4b), remplacer la mention des «alinéas a) et b) du paragraphe 2» par une mention du «paragraphe 2b) et c)».

Dans la première phrase du paragraphe 6, supprimer les mots «à l'exception des batteries utilisées pour l'émetteur-récepteur radioélectrique à bord des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres». Dans le même paragraphe, remplacer l'avant-dernière phrase par ce qui suit:

«L'installation du tableau de secours doit être telle que, en cas de défaillance de la source principale d'énergie, la source d'énergie de secours soit automatiquement branchée.»

Règle 18

Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique

Insérer ici le texte actuel de la règle 56, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer le texte du paragraphe 4 par le texte suivant:

- «4. a) Lorsqu'on utilise un réseau de distribution primaire ou secondaire sans mise à la masse pour l'énergie, le chauffage ou l'éclairage, il convient de prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolation par rapport à la masse.
- b) Lorsque le réseau de distribution est conforme à l'alinéa a) et qu'on utilise une tension dépassant 55 volts en courant continu ou 55 volts en valeur efficace entre les conducteurs, il convient de prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolation par rapport à la masse et donner une alerte sonore ou visuelle lorsque le degré d'isolation est anormalement bas.
- c) Les systèmes de distribution qui sont alimentés sous une tension égale ou inférieure à 250 volts en courant continu ou 250 volts en valeur efficace entre les conducteurs et dont la complexité est limitée peuvent satisfaire à l'alinéa a), sous réserve que ces conditions soient jugées satisfaisantes par l'Administration.»

Au paragraphe 6a), remplacer la mention de «la règle 51» par une mention de «la règle 13».

PARTIE D

LOCAUX DE MACHINES EXPLOITES SANS PRESENCE PERMANENTE DE PERSONNEL

Remplacer le texte qui suit immédiatement le titre par le suivant:

«(Voir également la règle 3)»

Règle 19

Protection contre l'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 57, sous réserve des modifications suivantes.

Supprimer la dernière phrase du paragraphe 4.

Au paragraphe 8, remplacer la mention des «règles 83 et 101» par une mention des «règles V/22 et V/40».

Au paragraphe 10, remplacer la mention de «la règle 62» par une mention de «la règle 24».

Règle 20

Protection contre l'envahissement

Insérer ici le texte actuel de la règle 58 sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte du paragraphe 2 par le texte suivant:

«2. Les commandes de toute soupape desservant une prise d'eau de mer, une décharge située en dessous de la flottaison ou un système d'aspiration aux bouchains doivent être placées de manière que l'on dispose d'un délai suffisant pour les actionner en cas d'envahissement du local.»

Règle 21

Communications

Insérer ici le texte actuel de la règle 59, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer la mention de «la règle 45» par une mention de «la règle 7».

Règle 22

Dispositif d'alarme

Insérer ici le texte actuel de la règle 60, sous réserve de la modification suivante:

Remplacer le texte du paragraphe 2a), b) et c) par ce qui suit:

«a) Le dispositif doit être capable de déclencher une alarme sonore dans les locaux de machines et doit indiquer par des signaux lumineux distincts, à un emplacement approprié, le déclenchement de chaque alarme.

b) Le dispositif d'alarme doit être relié aux cabines des mécaniciens par l'intermédiaire d'un commutateur qui assure la liaison avec l'une de ces cabines et avec les locaux de réunion des mécaniciens s'il en existe. L'Administration peut autoriser d'autres arrangements garantissant une sécurité équivalente.

c) Une alarme doit se déclencher pour prévenir les mécaniciens ainsi que les personnes de quart à la timonerie si aucune mesure n'a été prise dans un délai limité spécifié par l'Administration pour remédier à une défaillance.»

Règle 23

Dispositions spéciales applicables aux machines, aux chaudières et aux installations électriques

Insérer ici le texte actuel de la règle 61, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 3c), remplacer la mention de «la règle 60» par une mention de «la règle 22».

Règle 24*Dispositif de sécurité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 62.

CHAPITRE V

PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE ET LUTTE CONTRE
L'INCENDIE

Remplacer le texte qui suit immédiatement le titre par le suivant:

«(Voir également la règle IV/19)»

Remplacer le titre actuel de la partie A par le suivant:

«PARTIE A**DISPOSITIONS GENERALES»****Règle 1***Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 63.

Règle 2

Insérer ici le texte suivant:

«Définitions

1. L'expression «matériau incombustible» désigne un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément quand il est porté à une température d'environ 750 degrés Celsius, cette propriété étant déterminée à la satisfaction de l'Administration au moyen d'une méthode d'essai agréée. Tout autre matériau est considéré comme matériau combustible.
2. L'expression «essai au feu standard» désigne un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans le four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps. Les échantillons doivent avoir une surface exposée d'au moins 4,65 mètres carrés et au moins 2,44 mètres de hauteur (ou de longueur dans le cas des ponts), ressembler le plus possible à la construction prévue et comporter, le cas échéant, un joint au moins. La courbe standard température-temps est une courbe régulière qui passe par les points suivants, ces points représentant des élévations de température par rapport à la température initiale du four:

au bout des 5 premières minutes 556 degrés Celsius

au bout des 10 premières minutes 659 degrés Celsius

au bout des 15 premières minutes 718 degrés Celsius

au bout des 30 premières minutes 821 degrés Celsius

au bout des 60 premières minutes 925 degrés Celsius

3. L'expression «cloisonnements du type «A» désigne des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes:

a) ils doivent être construits en acier ou autre matériau équivalent;

b) ils doivent être convenablement raidis;

c) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes jusqu'à la fin d'un essai au feu standard d'une heure; et

d) ils doivent être isolés au moyen de matériaux incombustibles approuvés, de manière que la température moyenne de la surface non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 180 degrés Celsius par rapport à la température initiale, dans les délais ci-après:

Classe «A-60» 60 minutes

Classe «A-30» 30 minutes

Classe «A-15» 15 minutes

Classe «A-0» 0 minute

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison ou d'un pont prototype pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

4. L'expression «cloisonnements du type «B» désigne des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages conformes aux dispositions suivantes:

a) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard;

b) ils doivent avoir un degré d'isolation tel que la température moyenne de la face non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris ne s'élève pas de plus de 225 degrés Celsius par rapport à la température initiale, dans les délais ci-après:

Classe «B-15» 15 minutes

Classe «B-0» 0 minute; et

c) ils doivent être construits en matériaux incombustibles approuvés et tous les matériaux servant à leur construction et à leur fixation doivent être incombustibles; toutefois, des

revêtements combustibles peuvent être autorisés s'ils satisfont aux dispositions pertinentes du présent chapitre.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison prototype pour s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

5. L'expression «cloisonnements du type «C» désigne des cloisonnements construits en matériaux incombustibles approuvés. Ces cloisonnements n'ont pas à satisfaire aux prescriptions concernant le passage de la fumée et des flammes et l'élévation de température. Les revêtements combustibles sont autorisés s'ils satisfont aux autres prescriptions du présent chapitre.
6. L'expression «cloisonnements du type «F» désigne des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages conformes aux dispositions suivantes:

a) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard; et

b) ils doivent avoir un degré d'isolation tel que la température moyenne de la face non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 225 degrés Celsius par rapport à la température initiale, jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison prototype pour s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

7. L'expression «plafonds ou vaigrages continus du type «B» désigne des plafonds ou vaigrages du type «B» qui se prolongent jusqu'à un cloisonnement du type «A» ou «B».
8. L'expression «acier ou autre matériau équivalent» désigne de l'acier ou tout matériau qui, de lui-même ou après isolation, possède des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité, à l'issue de l'essai au feu standard approprié (par exemple, un alliage d'aluminium convenablement isolé).
9. L'expression «faible pouvoir propagateur de flamme» signifie que la surface considérée s'opposera à la propagation des flammes, ceci devant être établi d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration à l'issue d'un essai approprié.
10. L'expression «locaux d'habitation» désigne les locaux de réunion, coursives, locaux sanitaires, cabines, bureaux, hôpitaux, cinémas, salles de jeux et de loisirs, offices ne contenant pas d'appareils de cuisson et locaux de même nature.
11. L'expression «locaux de réunion» désigne les parties des locaux d'habitation constituées par les halls, salles à manger, salons et autres locaux de même nature entourés de cloisonnements permanents.
12. L'expression «locaux de service» désigne les cuisines, offices contenant des appareils de cuisson, armoires de service et magasins, ateliers autres que ceux qui sont situés dans les locaux de machines, locaux de même nature, ainsi que les puits qui y aboutissent.

13. L'expression «postes de sécurité» désigne les locaux dans lesquels se trouvent les appareils radioélectriques, les appareils principaux de navigation ou la source d'énergie de secours ou dans lesquels est centralisé le matériel de signalisation ou de commande d'extinction de l'incendie.
14. L'expression «locaux de machines de la catégorie A» désigne les locaux et les puits y aboutissant qui contiennent des machines à combustion interne utilisées:
 - a) pour la propulsion principale; ou
 - b) à toutes autres fins lorsque leur puissance totale est d'au moins 750 kilowatts,
 ou qui contiennent une chaudière à combustible liquide ou un groupe de traitement du combustible liquide.
15. L'expression «locaux de machines» désigne les locaux de machines de la catégorie A, tous les autres locaux qui contiennent l'appareil propulsif, des chaudières, des groupes de traitement du combustible liquide, des machines à vapeur et des moteurs à combustion interne, des génératrices, l'appareil à gouverner, les machines électriques principales, des postes de mazoutage, des installations frigorifiques, des dispositifs de stabilisation, des installations de ventilation et de conditionnement d'air et les locaux de même nature ainsi que les puits qui y aboutissent.»

Après la règle 2, insérer le titre suivant:

«PARTIE B

MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES D'UNE LONGUEUR EGALE OU SUPERIEURE A 60 METRES»

Règle 3

Structure

Insérer ici le texte actuel de la règle 64.

Règle 4

Cloisons situées à l'intérieur des locaux d'habitation et des locaux de service

Insérer ici le texte actuel de la règle 65, sous réserve de la modification suivante.

Aux paragraphes 3 et 4, remplacer la mention de «la règle 68» par une mention de «la règle 7».

Règle 5 Protection des escaliers et des cages d'ascenseurs dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité

Insérer ici le texte actuel de la règle 66.

Règle 6

Portes dans les cloisons d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 67.

Règle 7

Intégrité au feu des cloisons et des ponts

Insérer ici le texte actuel de la règle 68, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 2b) iii), remplacer la mention des «paragraphe 41 et 42 de la règle 2» par une mention des «règles 2(10) et 2(11)».

Au paragraphe 2b) vi), remplacer la mention du «paragraphe 45 de la règle 2» par une mention de la «règle 2(14)».

Au paragraphe 2b) vii), remplacer la mention du «paragraphe 46 de la règle 2» par une mention de la «règle 2(15)».

Dans la note «c» relative aux tables 1 et 2, remplacer la mention des «règles 65 et 66» par une mention des «règles 4 et 5».

Insérer la nouvelle note «f» suivante après la note «e» relative aux tables 1 et 2.

«f. Il n'est pas nécessaire de mettre en place une isolation contre l'incendie lorsque, de l'avis de l'Administration, les risques d'incendie dans un local de machines de la catégorie (7) sont faibles ou inexistantes.»

Au paragraphe 5, remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 64» par une mention de la «règle 3(1)».

Règle 8

Détails de construction

Insérer ici le texte actuel de la règle 69.

Règle 9

Dispositifs de ventilation

Insérer ici le texte actuel de la règle 70, sous réserve de la modification suivante:

Supprimer le paragraphe 1 et renuméroter les paragraphes 2 à 6 qui deviennent les paragraphes 1 à 5.

Règle 10*Appareils de chauffage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 71, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 2, remplacer la mention de la «règle 20» par une mention de la «règle II/9».

Au paragraphe 4, remplacer la mention de la «règle 73» par une mention de la «règle 12».

Règle 11*Divers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 72.

Règle 12*Entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux*

Insérer ici le texte actuel de la règle 73.

Règle 13*Moyens d'évacuation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 74, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1d), ajouter «et» après le point-virgule.

Au paragraphe 1e), remplacer le point-virgule et le mot «et» par un point.

Supprimer le paragraphe 1f).

Règle 14*Dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, d'alarme et de détection de l'incendie
(Méthode IIF)*

Insérer ici le texte actuel de la règle 75.

Règle 15*Dispositif automatique d'alarme et de détection de l'incendie (Méthode IIIF)*

Insérer ici le texte actuel de la règle 76, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 4, remplacer «57 degrés Celsius» par «54 degrés Celsius» et «74 degrés Celsius» par «78 degrés Celsius».

Règle 16

Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie dans les espaces à cargaison présentant un risque élevé d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 77.

Règle 17

Pompes d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 78, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 3b), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 2 de la règle 80» par une mention de «la règle 19 2 a)».

Au paragraphe 4c), remplacer la mention de «la règle 55» par une mention de «la règle IV/17».

Règle 18

Collecteurs d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 79, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1a), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 2 de la règle 80» par une mention de «la règle 19 2 a)».

Remplacer le paragraphe 1 b) par le texte suivant:

«b) Les collecteurs d'incendie ne doivent pas avoir de raccords autres que ceux qui sont nécessaires pour la lutte contre l'incendie, à l'exception de raccords pour le lavage du pont et des chaînes d'ancre et pour le fonctionnement des éjecteurs de cale, si l'efficacité du système de lutte contre l'incendie peut être maintenue.»

Remplacer la mention du «paragraphe 5 de la règle 80», qui figure à l'alinéa b) du paragraphe 2, par une mention de la «règle 19 5».

Règle 19

Bouches d'incendie, manches et ajutages

Insérer ici le texte actuel de la règle 80, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 5c), remplacer la mention de «l'alinéa b) du paragraphe 2 de la règle 79», par une mention de «la règle 18 2 b)».

Règle 20

Extincteurs d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 81, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer «14 litres» par «13,5 litres».

Règle 21

Extincteurs portatifs dans les postes de sécurité, les locaux d'habitation et les locaux de service

Insérer ici le texte actuel de la règle 82.

Règle 22

Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines

Insérer ici le texte actuel de la règle 83, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1a) iii), supprimer le membre de phrase «, tels que le bromochlorodifluorométhane ou le bromotrifluorométhane».

Insérer le nouveau paragraphe 1b) ci-après:

«b) L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants.»

Au paragraphe 1, renuméroter les alinéas b), c) et d) qui deviennent les alinéas c), d) et e).

Au paragraphe renuméroté 1d), remplacer «136 litres» par «135 litres».

Aux paragraphes 2 et 3, remplacer «375 kilowatts» par «750 kilowatts».

Règle 23

Raccord international de jonction avec la terre

Insérer ici le texte actuel de la règle 84.

Règle 24

Equipements de pompiers

Insérer ici le texte actuel de la règle 85.

Règle 25

Plan de lutte contre l'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 86.

Règle 26

Possibilité d'utilisation rapide du matériel d'extinction de l'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 87.

Règle 27*Equivalences*

Insérer ici le texte actuel de la règle 88.

Le titre actuel de la partie B figurant entre les règles 88 et 89 est remplacé par le suivant.

«PARTIE C**MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES
D'UNE LONGUEUR EGALE OU SUPERIEURE A 45 METRES MAIS INFERIEURE A 60
METRES»****Règle 28***Protection à la construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 89, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 3 de la règle 101» par une mention de «la règle 40(3)».

Ajouter un nouveau paragraphe 13 ainsi libellé:

- «13. Nonobstant les prescriptions de la présente règle, l'Administration peut accepter des cloisons du type «A-O» à la place de cloisons du type «B-15» ou du type «F», eu égard à la quantité de matériaux combustibles utilisés dans les espaces contigus.»

Règle 29*Dispositifs de ventilation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 90, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 2 de la règle 91» par une mention de «la règle 30(2)».

Dans la deuxième phrase du paragraphe 6, supprimer les mots «et munies de pare-étincelles».

A la fin du paragraphe 6, ajouter la phrase suivante:

«Des dispositifs de protection grillagés adéquats pour arrêter les étincelles doivent être placés sur les orifices d'arrivée d'air et d'évacuation d'air.»

Au paragraphe 8, remplacer la mention de «l'alinéa b) du paragraphe 2 de la règle 70» par une mention de la «règle 9 1 b)».

Règle 30*Appareils de chauffage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 91, sous réserve de la modification suivante:

Au paragraphe 2, remplacer la mention de «la règle 20» par une mention de «la règle II/9».

Règle 31**Divers**

Insérer ici le texte actuel de la règle 92.

Règle 32*Entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux*

Insérer ici le texte actuel de la règle 93.

Règle 33*Moyens d'évacuation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 94, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer le texte du paragraphe 1d) par le suivant:

«d) une coursive ou une partie de coursive qui n'offre qu'une échappée doit, de préférence, avoir une longueur qui n'est pas supérieure à 2,5 mètres et qui, en aucun cas, n'excède 5 mètres;».

Supprimer le paragraphe 1f).

Règle 34*Dispositifs automatiques d'alarme et de détection de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 95, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 89» par une mention de la «règle 28 (l)».

Règle 35*Pompes d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 96, sous réserve de la modification suivante:

Au paragraphe 10, remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 98» par une mention de la «règle 37 (l)».

Règle 36

Collecteurs d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 97, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 98» par une mention de la «règle 37 (1)».

Remplacer le paragraphe 4 par le texte suivant:

- «4. Les collecteurs d'incendie ne doivent pas avoir de raccords autres que ceux qui sont nécessaires pour la lutte contre l'incendie, à l'exception des raccords pour le lavage du pont et des chaînes d'ancre et pour le fonctionnement des éjecteurs de cale, si l'efficacité du système de lutte contre l'incendie peut être maintenue.»

Règle 37

Bouches d'incendie, manches et ajutages

Insérer ici le texte actuel de la règle 98.

Règle 38

Extincteurs d'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 99, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer «14 litres» par «13,5 litres».

Règle 39

Extincteurs portatifs dans les postes de sécurité, les locaux d'habitation et les locaux de service

Insérer ici le texte actuel de la règle 100.

Règle 40

Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines

Insérer ici le texte actuel de la règle 101, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1a), remplacer «375 kilowatts» par «750 kilowatts».

Au paragraphe 1a) iii), supprimer le membre de phrase: «, tels que le bromochlorodifluorométhane ou le bromotrifluorométhane».

Insérer le nouveau paragraphe 1b) ci-après:

- «b) L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants.»

Le paragraphe 1b) actuel est renuméroté et devient le paragraphe 1c).

Règle 41

Equipements de pompiers

Insérer ici le texte actuel de la règle 102.

Règle 42

Plan de lutte contre l'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 103.

Règle 43

Possibilité d'utilisation rapide des dispositifs d'extinction de l'incendie

Insérer ici le texte actuel de la règle 104.

Règle 44

Equivalences

Insérer ici le texte actuel de la règle 105.

CHAPITRE VI

PROTECTION DE L'EQUIPAGE

Règle 1

Mesures générales de protection

Insérer ici le texte actuel de la règle 106.

Règle 2

Ouvertures de pont

Insérer ici le texte actuel de la règle 107.

Règle 3

Pavois mains courantes et garde-corps

Insérer ici le texte actuel de la règle 108.

Règle 4

Escaliers et échelles

Insérer ici le texte actuel de la règle 109.

CHAPITRE VII

ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Remplacer le texte actuel du chapitre VII (règles 110 à 124) par ce qui suit:

«PARTIE A

GENERALITES

Règle 1

Application

1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.
2. Les règles 13 et 14 s'appliquent également aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres; toutefois, l'Administration peut retarder la mise en oeuvre des prescriptions de ces règles jusqu'au 1^{er} février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, si celle-ci est ultérieure.

Règle 2

Définitions

1. La «mise à l'eau par dégagement libre» est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui se libère automatiquement du navire en cas de naufrage et est prêt à être utilisé.
2. La «mise à l'eau en chute libre» est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, qui, avec son chargement en personnes et en armement à bord, tombe à la mer après largage, sans dispositif de ralentissement.
3. Un «engin gonflable» est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est normalement conservé non gonflé jusqu'au moment où il est préparé aux fins d'utilisation.
4. Un «engin gonflé» est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est conservé gonflé et peut être utilisé à tout moment.
5. Un «engin ou un dispositif de mise à l'eau» est un moyen permettant de mettre à l'eau en toute sécurité depuis sa position d'arrimage une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours.

6. Un «engin ou un dispositif de sauvetage nouveau» est un engin ou un dispositif de sauvetage présentant de nouvelles caractéristiques qui ne sont pas complètement couvertes par les dispositions du présent chapitre mais assurant un degré de sécurité équivalent ou supérieur.

7. Un «canot de secours» est une embarcation conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage.

8. Un «matériau rétroréfléchissant» est un matériau qui réfléchit dans la direction opposée un faisceau lumineux dirigé sur lui.

9. Une «embarcation ou un radeau de sauvetage» est une embarcation ou un radeau permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le navire est abandonné.

Règle 3

Evaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 5 et 6, les engins et dispositifs de sauvetage prescrits par le présent chapitre doivent être approuvés par l'Administration.

2. Avant d'approuver des engins et des dispositifs de sauvetage, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs de sauvetage:

a) ont été mis à l'essai pour confirmer qu'ils satisfont aux prescriptions du présent chapitre, conformément aux recommandations de l'Organisation; ou

b) ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, des essais qui équivalent pour l'essentiel aux essais prescrits dans ces recommandations.

3. Avant d'approuver des engins ou des dispositifs de sauvetage nouveaux, l'Administration doit vérifier que ces engins ou dispositifs:

a) assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du présent chapitre et ont été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation; ou

b) ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, une évaluation et des essais qui sont équivalents pour l'essentiel à l'évaluation et aux essais prescrits dans ces recommandations.

4. Les procédures d'approbation adoptées par l'Administration doivent porter également sur les conditions dans lesquelles l'approbation demeurera valable ou sera retirée.

5. Avant d'accepter des engins et des dispositifs de sauvetage qui n'ont pas encore été approuvés par elle, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs satisfont aux prescriptions du présent chapitre.

6. Les engins de sauvetage exigés aux termes du présent chapitre pour lesquels il ne figure pas de spécifications détaillées dans la partie C doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

Règle 4

Essais en cours de production

L'Administration doit exiger que les engins de sauvetage soient soumis en cours de production aux essais nécessaires pour garantir que ces engins sont fabriqués conformément aux mêmes normes que le prototype approuvé.

PARTIE B

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

Règle 5

Nombre et type des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours

1. Tout navire doit avoir deux embarcations ou radeaux de sauvetage au moins.
2. Le nombre, la capacité et le type des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent répondre aux conditions suivantes:
 - a) il doit y avoir des embarcations ou radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord du navire, au moins le nombre total des personnes à bord. Pourvu, toutefois, que le navire satisfasse aux règles de compartimentage, aux critères de stabilité après avarie et aux critères relatifs à une protection améliorée contre l'incendie à la construction en sus de ceux stipulés dans la règle III/14 et dans le chapitre V, et que l'Administration considère qu'une diminution du nombre des embarcations ou radeaux de sauvetage et de leur capacité ne compromet pas la sécurité, l'Administration peut autoriser une telle diminution, à condition que la capacité globale des embarcations ou radeaux de sauvetage situés de chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 50 pour cent des personnes à bord. En outre, des radeaux de sauvetage ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 50 pour cent au moins du nombre total des personnes à bord doivent être prévus; et
 - b) il doit y avoir un canot de secours, sauf s'il existe à bord une embarcation de sauvetage qui satisfait aux prescriptions applicables aux canots de secours et qui peut être récupérée après l'opération de sauvetage.
3. Les navires d'une longueur inférieure à 75 mètres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
 - a) ils doivent porter des embarcations ou radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord, au moins le nombre total des personnes à bord; et
 - b) ils doivent porter un canot de secours, sauf s'il existe à bord une embarcation ou un radeau de sauvetage approprié pouvant être récupéré après l'opération de sauvetage.
4. Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2a) ou du paragraphe 3 a), les navires peuvent porter une ou plusieurs embarcations de sauvetage pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire et ayant une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord, ainsi que des radeaux de sauvetage d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

5. Le nombre des embarcations de sauvetage et des canots de secours transportés à bord des navires doit être suffisant pour qu'en cas d'abandon du navire par toutes les personnes à bord, chaque embarcation ou canot n'ait pas plus de neuf radeaux à rassembler.

6. Les embarcations ou radeaux de sauvetage et les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions applicables des règles 17 à 23 comprise.

Règle 6

Disponibilité et arrimage des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours

1. Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent:

- a) i) être promptement disponibles en cas de situation critique;
- ii) pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité et rapidement dans les conditions prescrites à la règle 32 1 a);
- iii) pouvoir être récupérés rapidement s'ils peuvent assurer également la fonction de canots de secours; et
- b) être arrimés de telle sorte:
 - i) que le rassemblement des personnes au pont d'embarquement ne soit pas gêné;
 - ii) que leur manoeuvre rapide ne soit pas gênée;
 - iii) qu'il soit possible d'embarquer rapidement et en bon ordre; et
 - iv) qu'ils ne gênent pas l'utilisation des autres embarcations ou radeaux de sauvetage.

2. Lorsque la distance entre le pont des embarcations et la flottaison à la charge minimale de service du navire est supérieure à 4,5 mètres, les embarcations ou radeaux de sauvetage, sauf les radeaux de sauvetage pouvant surnager librement, doivent pouvoir être mis à l'eau sous bossoirs avec un plein chargement de personnes ou être munis de moyens d'embarquement équivalents approuvés.

3. Les embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau doivent être en état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et aussi longtemps qu'il est en mer.

4. a) Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière jugée satisfaisante par l'Administration.

b) Toute embarcation de sauvetage doit être fixée à un jeu séparé de bossoirs ou à un dispositif approuvé de mise à l'eau.

c) Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être placés aussi près que possible des locaux d'habitation et des locaux de service et arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité, à l'écart, en particulier, de l'hélice. Les embarcations de sauvetage qui sont mises à l'eau sur le bordé du navire doivent être arrimées d'une manière qui tienne compte des formes en surplomb du navire, de façon à pouvoir être mises à l'eau autant que possible sur la partie rectiligne du bordé du navire. S'ils sont placés à l'avant, ils doivent être arrimés

à l'arrière de la cloison d'abordage à un endroit abrité et, à cet égard, l'Administration doit prêter une attention particulière à la résistance des bossoirs.

d) La méthode de mise à l'eau et de récupération du canot de secours doit être approuvée, compte tenu du poids du canot de secours, avec son armement et le nombre des personnes qu'il est autorisé à transporter aux termes des règles 23 1 b) ii) et 23 1 c), de sa construction, de ses dimensions et de sa position d'arrimage au-dessus de la flottaison à la charge minimale de service du navire.

Toutefois, tout canot de secours arrimé à une hauteur supérieure à 4,5 mètres au-dessus de la flottaison à la charge minimale de service du navire doit être muni de dispositifs approuvés de mise à l'eau et de récupération.

e) Les dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 32.

f) i) Les radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas de situation critique et à pouvoir surnager librement à partir de leur poste d'arrimage, se gonfler et se séparer du navire si celui-ci vient à couler. Toutefois, il n'est pas nécessaire que les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs puissent surnager librement.

ii) Si des saisines sont utilisées, celles-ci doivent être munies d'un dispositif de dégagement automatique (hydrostatique) d'un modèle approuvé.

g) L'Administration, s'il est établi à sa satisfaction que les caractéristiques de construction du navire et la méthode de pêche sont telles que l'application de dispositions particulières du présent paragraphe n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut accepter qu'il soit dérogé à cette disposition, à condition que le navire soit équipé d'autres dispositifs de mise à l'eau et de récupération jugés suffisants eu égard au service auquel il est destiné. L'Administration qui a autorisé d'autres dispositifs de mise à l'eau et de récupération en vertu du présent alinéa doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation aux fins de diffusion aux autres Parties.

Règle 7

Embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage

On doit prendre des dispositions appropriées pour permettre l'embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage et prévoir notamment:

a) au moins une échelle, ou tout autre moyen approuvé, sur chaque bord du navire, qui permette l'accès aux embarcations ou radeaux de sauvetage lorsqu'ils sont à l'eau, sauf lorsque l'Administration estime que la distance entre le poste d'embarquement et les embarcations ou radeaux de sauvetage à l'eau est telle qu'une échelle n'est pas nécessaire;

b) des dispositifs pour éclairer le poste d'arrimage des embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau lors de la préparation et de l'opération de mise à l'eau et pour éclairer le plan d'eau d'aménagement des embarcations ou radeaux jusqu'à ce que l'Opération de mise à l'eau soit terminée; l'énergie nécessaire est fournie par la source de secours prescrite à la règle IV/17;

- c) des dispositifs pour avertir toutes les personnes à bord que le navire est sur le point d'être abandonné; et
- d) des dispositifs permettant d'empêcher toute décharge d'eau dans les embarcations ou radeaux de sauvetage.

Règle 8

Brassières de sauvetage

1. Il doit y avoir pour chaque personne présente à bord une brassière de sauvetage d'un type approuvé, satisfaisant aux prescriptions de la règle 24.
2. Les brassières de sauvetage doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué.

Règle 9

Combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique

1. Une combinaison d'immersion d'un type approuvé et d'une taille appropriée, satisfaisant aux prescriptions de la règle 25, doit être prévue pour chaque personne affectée à l'équipage du canot de secours.
2. A bord des navires satisfaisant aux prescriptions de la règle 5(2) et 3), il faut prévoir des combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 25, pour chaque personne à bord qui ne peut pas prendre place dans:
 - a) des embarcations de sauvetage; ou
 - b) des radeaux de sauvetage sous bossoirs; ou
 - c) des radeaux de sauvetage desservis par des engins équivalents approuvés qui permettent d'embarquer dans le radeau sans se mettre à l'eau.
3. En plus des combinaisons d'immersion prescrites au paragraphe 2 a), il faut prévoir à bord des navires, pour chaque embarcation de sauvetage, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 25.

En plus des moyens de protection thermique prescrits à la règle 17(8) (xxxi), il faut prévoir à bord des moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour les personnes qui doivent prendre place dans les embarcations de sauvetage et qui ne disposent pas de combinaisons d'immersion.

Ces combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique peuvent ne pas être prescrits si le navire est équipé soit d'embarcations de sauvetage complètement fermées d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord, au moins le nombre total des personnes à bord, soit d'une embarcation de sauvetage mise à l'eau en chute libre d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires effectuant en permanence des voyages dans des climats chauds dans lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion et les moyens de protection thermique ne sont pas nécessaires.

5. Les combinaisons d'immersion prescrites aux paragraphes 2 et 3 peuvent être utilisées pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.

Règle 10

Bouées de sauvetage

1. On doit prévoir au moins le nombre suivant de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(1):

a) 8 bouées de sauvetage à bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres;

b) 6 bouées de sauvetage à bord des navires d'une longueur inférieure à 75 mètres.

2. Des appareils lumineux à allumage automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(2) doivent être prévus pour la moitié au moins des bouées de sauvetage mentionnées au paragraphe 1.

3. Deux au moins des bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique conformément aux dispositions du paragraphe 2 doivent être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(3) et doivent, si possible, pouvoir être larguées rapidement depuis la passerelle de navigation.

4. Sur chaque bord du navire une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(4) et d'une longueur égale ou supérieure au double de la hauteur à laquelle la bouée doit être arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 30 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. Ces bouées ne doivent pas être munies d'appareils lumineux à allumage automatique.

5. Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées et doivent toujours pouvoir être larguées instantanément; elles ne doivent en aucune façon être assujetties de façon permanente.

Règle 11

Appareil lance-amarre

Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 28.

Règle 12

Signaux de détresse

1. Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'émettre des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit; ces moyens doivent comprendre au moins 12 fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29.

2. Les signaux de détresse doivent être d'un type approuvé. Ils doivent être installés à bord de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué.

Règle 13

Engins de sauvetage radioélectriques

1. Tout navire doit être pourvu d'au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Ces émetteurs-récepteurs doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Si un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques est monté dans une embarcation ou un radeau de sauvetage, il doit satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

2. Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques installés à bord des navires existants qui ne sont pas conformes aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'au 1^{er} février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Protocole, si celle-ci est ultérieure, à condition que cette dernière les juge compatibles avec les émetteurs-récepteurs à ondes métriques approuvés.

Règle 14

Répondeurs radar

Tout navire doit être muni d'au moins un répondeur radar sur chacun de ses bords. Ces répondeurs radar doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Les répondeurs radar doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage. A titre de solution de rechange, un répondeur radar peut être arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.

Règle 15

Matériaux rétro réfléchissants pour engins de sauvetage

Toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage, tous les canots de secours et toutes les brassières de sauvetage et bouées de sauvetage doivent être recouverts d'un matériau rétro réfléchissant conformément aux recommandations de l'Organisation.

Règle 16

Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections

1. Disponibilité opérationnelle

Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, tous les engins de sauvetage doivent être en état de service et prêts à être utilisés immédiatement.

2. Entretien

a) Des consignes pour l'entretien à bord du navire des engins de sauvetage approuvés par l'Administration doivent être fournies et l'entretien doit être effectué de la manière recommandée dans ces consignes.

b) L'Administration peut accepter, à la place des consignes prescrites à l'alinéa a), un programme d'entretien planifié de bord.

3. Entretien des garants

Les garants utilisés pour les engins de mise à l'eau doivent être inversés à des intervalles qui ne dépassent pas 30 mois et ces garants doivent être renouvelés lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas cinq ans, le délai le plus court étant retenu.

4. Pièces détachées et matériel de réparation

Des pièces détachées et du matériel de réparation doivent être prévus pour les engins de sauvetage et leurs éléments qui s'usent rapidement et doivent être régulièrement remplacés.

5. Inspection hebdomadaire

Les inspections et les essais suivants doivent être effectués toutes les semaines:

a) toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage et tous les canots de secours ainsi que tous les dispositifs de mise à l'eau doivent faire l'objet d'une inspection visuelle afin de vérifier qu'ils sont prêts à être utilisés;

b) les moteurs de toutes les embarcations de sauvetage et de tous les canots de secours doivent être mis en marche et doivent fonctionner en marche avant et en marche arrière pendant une durée de 3 minutes au moins à condition que la température ambiante soit supérieure à la température minimale nécessaire pour mettre le moteur en marche;

c) le système d'alarme générale en cas de situation critique doit être mis à l'essai.

6. Inspections mensuelles

Tous les mois, les engins de sauvetage, y compris l'armement des embarcations de sauvetage, doivent être inspectés à l'aide d'une liste de contrôle afin de vérifier qu'ils sont au complet et en bon état. Un rapport d'inspection doit être consigné dans le journal de bord.

7. Entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des canots de secours gonflés

a) Chaque radeau de sauvetage gonflable et chaque brassière de sauvetage gonflable doit faire l'objet d'un entretien:

i) à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois;

ii) dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour l'entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

b) Les réparations et l'entretien des canots de secours gonflés doivent intégralement être effectués conformément aux instructions du fabricant.

Les réparations urgentes peuvent être faites à bord du navire mais les réparations permanentes doivent être effectuées dans une station d'entretien approuvée.

8. Entretien périodique des dispositifs de largage hydrostatique

Les dispositifs de largage hydrostatique non réutilisables doivent être remplacés lorsque leur date d'expiration est dépassée. S'ils sont réutilisables, les dispositifs de largage hydrostatique doivent faire l'objet d'un entretien:

- i) à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois;
- ii) dans une station d'entretien qui est compétente pour les entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

9. Dans le cas des navires dont les opérations de pêche sont de nature à pouvoir rendre difficile le respect des prescriptions des paragraphes 7 et 8, l'Administration peut permettre que l'intervalle séparant deux entretiens soit porté à 24 mois si elle est convaincue que les dispositifs sont fabriqués et installés de manière à rester dans un état satisfaisant jusqu'au prochain service.

PARTIE C

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ENGINS DE SAUVETAGE

Règle 17

Prescriptions générales applicables aux embarcations de sauvetage

1. Construction des embarcations de sauvetage

- a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité sur houle et un franc-bord suffisant lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement. Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une coque rigide et doivent pouvoir conserver une stabilité positive lorsqu'elles sont en position droite en eau calme et lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement et qu'elles sont percées en un emplacement quelconque au-dessous de la flottaison, à condition qu'elles n'aient subi aucune perte de matériau flottant ni aucune autre dégradation.
- b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une solidité suffisante pour pouvoir être mises à l'eau sans danger avec leur plein chargement en personnes et en armement.
- c) Les coques et les tentes rigides doivent retarder le feu ou être incombustibles.
- d) Les places assises sont fournies par des bancs de nage, des bancs ou des sièges fixes installés aussi bas que possible dans l'embarcation de sauvetage et construits de façon à pouvoir recevoir le nombre de personnes, pesant chacune 100 kilogrammes, pour lequel des places sont prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2 b) ii).

e) Chaque embarcation de sauvetage doit avoir une solidité suffisante pour supporter une charge, sans déformation résiduelle lorsque cette charge est enlevée, dont la masse représente:

i) dans le cas d'embarcations à coque métallique, 1,25 fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement; ou

ii) dans le cas des autres embarcations, deux fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement.

- f) Chaque embarcation de sauvetage, munie le cas échéant de patins ou de défenses, doit avoir une solidité suffisante pour résister, lorsqu'elle a son plein chargement en personnes et en armement, à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres par seconde et à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins.
- g) La hauteur entre la surface du plancher et le plafond de l'habitacle ou la tente, sur 50 pour cent de la superficie du plancher, doit correspondre aux valeurs suivantes:
- i) au moins 1,3 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir neuf personnes ou moins;
 -
 - ii) au moins 1,7 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir 24 personnes ou davantage;
 - iii) au moins la distance obtenue par interpolation linéaire entre 1,3 mètre et 1,7 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir de 9 à 24 personnes.

2. Capacité de transport des embarcations de sauvetage

a) Aucune embarcation de sauvetage ne doit être approuvée pour recevoir plus de 150 personnes.

b) Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir doit être égal au plus faible des deux nombres ci-après:

i) le nombre de personnes portant toutes des brassières de sauvetage et pesant en moyenne 75 kilogrammes qui peuvent s'asseoir dans une position normale sans gêner le dispositif de propulsion ni le fonctionnement du matériel d'armement de l'embarcation; ou

ii) le nombre de places assises qui peuvent être prévues conformément à la figure 1. Les tracés peuvent être superposés comme il est indiqué, à condition que des cale-pieds soient installés, qu'il y ait suffisamment de place pour les jambes et que la séparation verticale entre les sièges supérieurs et les sièges inférieurs ne soit pas inférieure à 350 millimètres.

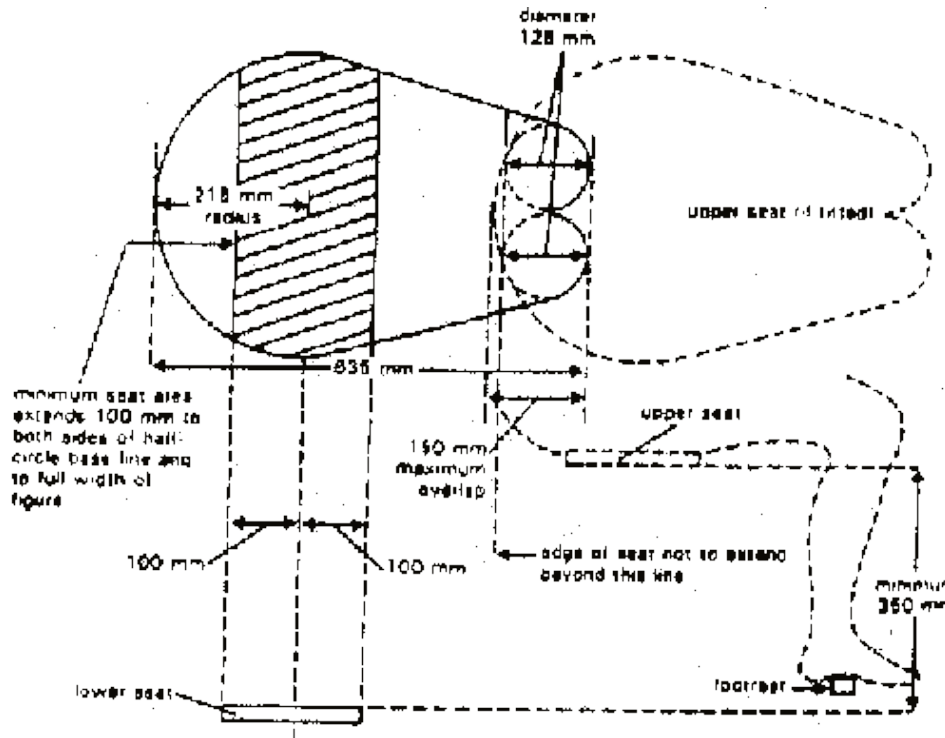


Figure 1

- c) Chaque place assise doit être clairement indiquée dans l'embarcation de sauvetage.

3. Accès aux embarcations de sauvetage

a) Toute embarcation de sauvetage à bord d'un navire doit être conçue de façon à permettre l'embarquement de son plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné. Le débarquement doit également pouvoir se faire rapidement.

b) Les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une échelle d'embarquement pouvant être utilisée d'un bord ou de l'autre de l'embarcation pour permettre aux personnes qui se trouvent dans l'eau de se hisser à bord. Le barreau inférieur de l'échelle ne doit pas se trouver à moins de 0,40 mètre au-dessous de la flottaison de l'embarcation de sauvetage à l'état léger.

c) L'embarcation de sauvetage doit être conçue de manière à permettre à des personnes en détresse d'être hissées à bord ou d'être amenées sur une civière.

d) Toutes les surfaces sur lesquelles les occupants pourraient marcher doivent avoir un revêtement antidérapant.

4. Flottabilité des embarcations de sauvetage

Toutes les embarcations de sauvetage doivent disposer d'une flottabilité propre ou être équipées d'un matériau ayant une flottabilité propre qui résiste à l'eau de mer, au pétrole et aux produits pétroliers, cette flottabilité permettant de soutenir l'embarcation avec tout son armement lorsqu'elle est envahie et ouverte à la mer. Une quantité supplémentaire de matériau ayant une flottabilité propre de 280 newtons par personne doit être prévue à l'intention du nombre de personnes que

l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir. On ne doit pas installer de matériau flottant à l'extérieur de la coque de l'embarcation de sauvetage, sauf s'il vient s'ajouter à celui qui est prescrit ci-dessus.

5. Franc-bord et stabilité des embarcations de sauvetage

Toute embarcation de sauvetage, lorsque 50 pour cent du nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir sont assises dans une position normale d'un même côté de l'axe longitudinal, doit avoir un franc-bord qui, mesuré à partir de la flottaison jusqu'à l'ouverture la plus basse par laquelle l'embarcation peut être envahie, ne soit pas inférieur à 1,5 pour cent de la longueur de l'embarcation et en aucun cas inférieur à 100 millimètres, si cette dernière valeur est supérieure.

6. Propulsion des embarcations de sauvetage

a) Toute embarcation de sauvetage doit être équipée d'un moteur à allumage par compression. Il ne faut pas utiliser à bord d'une embarcation de sauvetage un moteur dont le combustible ait un point d'éclair égal ou inférieur à 43 degrés Celsius (essai en creuset fermé).

b) Le moteur doit être muni soit d'un dispositif de mise en marche manuel, soit d'un dispositif de mise en marche alimenté par deux sources d'énergie indépendantes rechargeables. Toutes les aides au démarrage nécessaires doivent également être prévues. Les dispositifs de mise en marche du moteur et les aides au démarrage doivent permettre de faire démarrer le moteur à une température ambiante égale à moins 15 degrés Celsius dans un délai de 2 minutes à compter du début des opérations de démarrage, sauf si l'Administration estime, compte tenu de la nature des voyages que le navire transportant l'embarcation de sauvetage est constamment appelé à faire, qu'une température différente est appropriée. Le fonctionnement des dispositifs de mise en marche ne doit pas être entravé par le capot du moteur, les bancs de nage ou d'autres obstacles.

c) Le moteur doit pouvoir fonctionner pendant au moins 5 minutes après un démarrage à froid alors que l'embarcation de sauvetage se trouve hors de l'eau.

d) Le moteur doit pouvoir fonctionner alors que l'embarcation de sauvetage est envahie jusqu'au niveau de l'axe du vilebrequin.

e) L'arbre de l'hélice doit être conçu de façon que celle-ci puisse être découplée. L'embarcation doit pouvoir aller en marche avant et en marche arrière.

f) Le tuyau d'échappement doit être disposé de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le moteur en cours d'exploitation normale.

g) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être conçues compte dûment tenu de la sécurité des personnes dans l'eau et des risques d'avaries du système de propulsion dus aux débris flottant sur l'eau.

h) La vitesse de l'embarcation de sauvetage en marche avant en eau calme, lorsque celle-ci a son plein chargement en personnes et en armement et que tous les appareils auxiliaires branchés sur le moteur fonctionnent, doit être au moins égale à 6 noeuds et au moins égale à 2 noeuds lorsqu'elle remorque un radeau de sauvetage de 25 personnes avec son plein chargement en personnes et en armement ou son équivalent. L'embarcation de sauvetage doit porter un approvisionnement de combustible utilisable dans la gamme des températures

susceptibles de prévaloir dans la zone d'exploitation du navire et suffisant pour faire marcher l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement à une vitesse de 6 noeuds pendant une période de 24 heures au moins.

i) Le moteur de l'embarcation de sauvetage, le système de transmission et les accessoires du moteur doivent être protégés par un capot ignifuge ou d'autres moyens appropriés assurant une protection analogue. Ces moyens doivent également empêcher les personnes de toucher accidentellement des pièces chaudes ou des pièces en mouvement et mettre le moteur à l'abri des intempéries et de la mer. Un dispositif approprié permettant de réduire le bruit du moteur doit être prévu. Les batteries de démarrage doivent être placées dans un coffre formant une protection étanche à l'eau sur la partie inférieure et sur les côtés des batteries. Le coffre des batteries doit être muni d'un couvercle bien ajusté comportant les trous d'aération nécessaires.

j) Le moteur de l'embarcation de sauvetage et ses accessoires doivent être conçus de manière à limiter les émissions électromagnétiques afin qu'il n'y ait pas interférence entre le fonctionnement du moteur et le fonctionnement des dispositifs radioélectriques de sauvetage utilisés dans l'embarcation de sauvetage.

k) On doit prévoir des dispositifs permettant de recharger les batteries utilisées pour le démarrage du moteur, la radio et le projecteur. Les batteries utilisées pour la radio ne doivent pas être utilisées pour fournir l'énergie nécessaire au démarrage du moteur. On doit prévoir un dispositif permettant de recharger les batteries des embarcations de sauvetage en utilisant l'énergie électrique du navire; la tension d'alimentation ne doit pas être supérieure à 55 volts et le dispositif de recharge doit pouvoir être débranché au poste d'embarquement dans l'embarcation de sauvetage.

l) Des instructions indélébiles à l'eau concernant le démarrage et le fonctionnement du moteur doivent être fournies et affichées bien en évidence à proximité des commandes de démarrage du moteur.

7. Accessoires des embarcations de sauvetage

a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une nable au moins, située à proximité du point le plus bas de la coque, qui doit s'ouvrir automatiquement pour évacuer l'eau de la coque lorsque l'embarcation de sauvetage n'est pas à flot et se fermer automatiquement pour empêcher l'entrée de l'eau lorsque l'embarcation est à flot. Chaque nable doit être munie d'un tampon ou d'un bouchon permettant de la fermer et qui doit être attaché à l'embarcation de sauvetage par une aiguillette, une chaîne ou un autre moyen adéquat. Les nables doivent être facilement accessibles depuis l'intérieur de l'embarcation de sauvetage et leur position doit être clairement indiquée.

b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un gouvernail et d'une barre franche. Si l'embarcation de sauvetage est également munie d'une barre ou d'un autre dispositif de gouverne à distance, la barre franche doit pouvoir contrôler le gouvernail en cas de panne du dispositif de gouverne. Le gouvernail doit être fixé de manière permanente à l'embarcation de sauvetage. La barre franche doit être fixée ou reliée de manière permanente à la mèche; toutefois, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un dispositif de gouverne à distance, la barre franche peut être amovible et solidement arrimée à proximité de la mèche du gouvernail. Le gouvernail et la barre franche doivent être disposés de façon à ne pas être endommagés par le fonctionnement du dispositif de dégagement ou de l'hélice.

c) L'embarcation de sauvetage doit être munie d'une filière flottante disposée en guirlande sur son pourtour extérieur, sauf à proximité du gouvernail et de l'hélice.

d) Les embarcations de sauvetage qui ne se redressent pas automatiquement quand elles chavirent doivent être munies de poignées appropriées sur la partie inférieure de la coque de manière à permettre à des personnes de s'y accrocher. Ces poignées doivent être fixées à l'embarcation de sauvetage de telle manière que, lorsqu'elles subissent un choc suffisant pour les arracher de l'embarcation, elles s'en détachent sans l'endommager.

e) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un nombre suffisant de coffres ou de caissons étanches à l'eau destinés à recevoir les menus objets d'armement, l'eau et les rations alimentaires prescrits au paragraphe 8. Des moyens doivent être prévus pour stocker l'eau de pluie recueillie.

f) Toute embarcation de sauvetage destinée à être mise à l'eau au moyen d'un ou de plusieurs garants doit être munie d'un dispositif de largage conforme aux prescriptions suivantes:

i) le mécanisme doit être conçu pour que tous les crocs s'ouvrent en même temps;

ii) le mécanisme doit avoir deux modes de largage, à savoir:

1. un largage normal qui permette de dégager l'embarcation de sauvetage lorsqu'elle se trouve à flot ou lorsqu'aucune charge ne s'exerce sur les crocs;

2. un largage en charge qui permette de larguer l'embarcation de sauvetage lorsqu'une charge s'exerce sur les crocs. Ce mécanisme doit être disposé de manière à permettre de larguer l'embarcation de sauvetage, quelles que soient les conditions de chargement, c'est-à-dire que la charge soit nulle, l'embarcation étant dans l'eau, ou que la masse totale soit égale à 1,1 fois la masse de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement. Des précautions appropriées doivent être prises pour éviter qu'un tel largage se produise accidentellement ou prématurément;

iii) la commande de largage doit être clairement indiquée au moyen d'une couleur qui contraste avec ce qui l'entoure;

iv) le mécanisme doit être conçu avec un facteur de sécurité qui corresponde à six fois la charge de rupture des matériaux utilisés, si l'on suppose que la masse de l'embarcation de sauvetage est également répartie entre les garants.

g) Toute embarcation de sauvetage doit être munie d'un dispositif de largage qui permette le dégagement de la bosse avant lorsque celle-ci est sous tension.

h) Toute embarcation de sauvetage qui est munie d'un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques dont l'antenne est montée séparément doit être pourvue de dispositifs permettant une installation et une fixation efficaces de l'antenne en position de service.

i) Les embarcations de sauvetage destinées à être mises à l'eau le long du bordé du navire doivent être munies des patins et des défenses nécessaires pour faciliter la mise à l'eau et empêcher que l'embarcation de sauvetage ne soit endommagée.

j) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui ne soit pas inférieure à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente ou de l'habitacle de l'embarcation de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures.

k) Un fanal ou une source d'éclairage doit être fixé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage, pour fournir pendant 12 heures au moins un éclairage permettant de lire les instructions relatives à la survie et à l'armement; toutefois, les lampes à pétrole ne sont pas autorisées à cette fin.

l) Sauf disposition expresse contraire, chaque embarcation de sauvetage doit être munie de moyens d'écopage efficaces ou être du type autovideur.

m) Toute embarcation de sauvetage doit permettre d'avoir, depuis le poste de commande et de manoeuvre, une vue suffisante sur l'avant, sur l'arrière et sur les côtés pour pouvoir être mise à l'eau et manoeuvrée en toute sécurité.

8. Armement des embarcations de sauvetage

Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage, qu'ils soient prescrits par le présent paragraphe ou par une autre disposition du présent chapitre, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder de l'embarcation, doivent être arrimés à l'intérieur de l'embarcation par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations d'abandon. Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante. Sauf disposition contraire, l'armement normal de chaque embarcation de sauvetage doit comprendre:

i) un nombre suffisant d'avirons flottants pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou des chaînes;

ii) deux gaffes;

iii) une écope flottante et deux seaux;

iv) un manuel de survie;

v) un habitacle contenant un compas efficace qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage. Si l'embarcation de sauvetage est complètement fermée, l'habitacle doit être installé de façon permanente au poste de barre; dans tous les autres types d'embarcation de sauvetage, il doit être pourvu de moyens de fixation convenables;

vi) une ancre flottante de dimensions appropriées munie d'une aussière résistante aux chocs et d'une ligne de déclenchement pouvant être empoignée solidement lorsqu'elle est mouillée. La résistance de l'ancre flottante, de l'aussière et de la ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer;

vii) deux bosses résistantes d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage de l'embarcation et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. L'une, fixée au dispositif de dégagement prescrit au paragraphe 7g) doit être placée à l'extrémité avant de l'embarcation de sauvetage et l'autre doit être solidement fixée à l'étrave ou à proximité de celle-ci et être prête à servir;

viii) deux hachettes, une à chaque extrémité de l'embarcation de sauvetage;

ix) des récipients étanches à l'eau, contenant un total de 3 litres d'eau douce pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, dont un litre par personne peut être remplacé par un désalinisateur capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours;

x) un gobelet inoxydable fixé par une aiguillette;

xi) une timbale inoxydable graduée;

xii) une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air qui doivent être placés dans un récipient étanche à l'eau;

xiii) quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29;

xiv) six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 30;

xv) deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 31;

xvi) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;

xvii) un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs;

xviii) un exemplaire des signaux de sauvetage prescrits à la règle V/16 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau;

xix) un sifflet ou un signal sonore équivalent;

xx) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;

xxi) six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne;

xxii) un couteau de poche attaché à l'embarcation par une aiguillette;

xxiii) trois ouvre-boîtes;

xxiv) deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;

xxv) une pompe à main;

xxvi) un jeu d'engins de pêche;

xxvii) des outils suffisants pour effectuer de petits réglages du moteur et de ses accessoires;

xxviii) un extincteur d'incendie portatif capable d'éteindre un incendie provoqué par l'inflammation d'hydrocarbures;

xxix) un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins;

xxx) un réflecteur radar efficace, à moins qu'un répondeur radar pour embarcations et radeaux de sauvetage ne soit installé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage;

xxxi) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 pour cent des personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur;

xxxii) dans le cas des navires qui effectuent des voyages dont la nature et la durée sont telles que, de l'avis de l'Administration, les objets spécifiés aux alinéas xii) et xxvi) ne sont pas nécessaires, l'Administration peut accorder des dispenses à l'égard de ces objets.

9. Inscriptions sur les embarcations de sauvetage

a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire.

b) Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le nom du port d'immatriculation du navire doivent être inscrits des deux bords sur l'avant de l'embarcation en majuscules imprimées en caractères romains.

c) L'identification du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le numéro de l'embarcation doivent être indiqués de manière à être, dans la mesure du possible, visibles d'en haut.

Règle 18

Embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique

1. Les embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

2. Habitacle

- a) Il doit être prévu des capots rigides fixés en permanence recouvrant au moins 20 pour cent de la longueur de l'embarcation à partir de l'étrave et au moins 20 pour cent de la longueur de l'embarcation à partir de l'extrémité arrière de celle-ci.
- b) Les capots rigides doivent former deux abris. Si ceux-ci sont munis de cloisons, ils doivent avoir des ouvertures de dimensions suffisantes pour permettre à une personne revêtue d'une combinaison d'immersion ou de vêtements chauds et d'une brassière de sauvetage d'y accéder facilement. La hauteur à l'intérieur des abris doit être suffisante pour que les personnes puissent facilement accéder aux sièges situés dans les parties avant et arrière de l'embarcation.
- c) Les capots rigides doivent être conçus de manière à comporter des fenêtres ou des panneaux transparents qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les ouvertures ou les tentes sont fermées.
- d) Les capots rigides doivent être pourvus de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant sur le pourtour de l'embarcation de sauvetage.
- e) Les parties découvertes de l'embarcation de sauvetage doivent être munies d'une tente repliable fixée en permanence et conçue de manière à satisfaire aux prescriptions suivantes:
 - i) elle doit pouvoir être facilement mise en place par deux personnes au plus en 2 minutes au maximum;
 - ii) elle doit être isolée pour protéger les occupants du froid au moyen d'au moins deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace.
- f) L'habitable constitué par les capots rigides et la tente doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:
 - i) il doit permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitable;
 - ii) il doit avoir, aux deux extrémités et de chaque côté, des entrées munies de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts et fermés à partir de l'intérieur ou de l'extérieur afin de permettre la ventilation, mais empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer; un dispositif doit également être prévu pour maintenir solidement les entrées en position ouverte ou en position fermée;
 - iii) il doit laisser entrer à tout moment suffisamment d'air pour les occupants, lorsque la tente est mise en place et que toutes les entrées sont fermées;
 - iv) il doit être muni d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;
 - v) l'extérieur des capots rigides et de la tente et l'intérieur de la partie de l'embarcation couverte par la tente doivent être d'une couleur très visible. L'intérieur des abris doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;
 - vi) il doit être possible de marcher à l'aviron.

3. Chavirement et redressement

- a) Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue pour maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.
- b) La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec des ceintures de sécurité.

4. Propulsion

- a) Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.
- b) Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement et être facilement remis en marche après que l'embarcation s'est redressée et qu'elle ne contient plus d'eau. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.
- c) Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduite pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

5. Construction et défenses

- a) Nonobstant les dispositions de la règle 17 1 f), la construction et les défenses des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres par seconde.
- b) L'embarcation de sauvetage doit être à autovidange automatique.

Règle 19

Embarcations de sauvetage complètement fermées

1. Les embarcations de sauvetage complètement fermées doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

2. Habitacle

Toute embarcation de sauvetage complètement fermée doit être munie d'un habitacle rigide étanche à l'eau qui ferme complètement l'embarcation.

L'habitacle doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) il doit protéger les occupants de la chaleur et du froid;
- ii) l'accès à l'embarcation de sauvetage doit se faire par le moyen d'écoutilles qui puissent être fermées pour rendre l'embarcation étanche à l'eau;
- iii) les écoutilles doivent être placées de façon à permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle;
- iv) les écoutilles d'accès doivent pouvoir être ouvertes et fermées tant de l'intérieur que de l'extérieur et doivent être munies d'un dispositif permettant de les maintenir solidement en position ouverte;
- v) il doit être possible de marcher à l'aviron;
- vi) l'habitacle doit pouvoir supporter la masse totale de l'embarcation de sauvetage, y compris la totalité de l'armement et des machines et le plein chargement en personnes, lorsque l'embarcation se trouve en position renversée et que les écoutilles sont fermées, sans qu'il y ait infiltration importante d'eau;
- vii) l'habitacle doit comporter des fenêtres et des panneaux transparents sur les côtés, qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les écoutilles sont fermées;
- viii) l'extérieur de l'habitacle doit être d'une couleur très visible et son intérieur d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;
- ix) l'habitacle doit être muni de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage et qui facilitent l'embarquement et le débarquement;
- x) les personnes doivent pouvoir accéder à leur siège à partir d'une entrée sans avoir à enjamber un banc de nage ou d'autres obstacles;
- xi) les occupants doivent être protégés contre les effets des dépressions dangereuses susceptibles d'être provoquées par le moteur de l'embarcation de sauvetage.

3. Chavirement et redressement

- a) Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue de manière à maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.
- b) La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement, lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement, que toutes les entrées et les ouvertures sont hermétiquement fermées et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec les ceintures de sécurité.
- c) L'embarcation de sauvetage doit pouvoir soutenir son plein chargement en personnes et en armement lorsqu'elle est endommagée de la manière prescrite à la règle 17 1 a) et elle doit avoir une stabilité telle qu'en cas de chavirement, elle se remette automatiquement dans une position laissant à ses occupants une issue au-dessus de l'eau.

d) Tous les tuyaux d'échappement du moteur, les conduits d'air et les autres ouvertures doivent être conçus de manière à empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur du moteur lorsque l'embarcation de sauvetage chavire et se redresse.

4. Propulsion

a) Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

b) Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement au moment du chavirement et être facilement remis en marche lorsque l'embarcation se redresse. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

c) Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduites pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

5. Construction et défenses

Nonobstant les dispositions de la règle 17 1 d), la construction et les défenses d'une embarcation de sauvetage complètement fermée doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres par seconde.

6. Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre

Une embarcation de sauvetage conçue pour être mise à l'eau en chute libre doit être construite de façon à assurer une protection contre les accélérations dangereuses résultant de sa mise à l'eau, avec son plein chargement en personnes et en armement, depuis au moins la hauteur maximale à laquelle il est prévu qu'elle sera arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée pour une assiette défavorable allant jusqu'à 10 degrés et une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre.

Règle 20

Prescriptions générales applicables aux radeaux de sauvetage

1. Construction des radeaux de sauvetage

a) Tout radeau de sauvetage doit être construit de façon à pouvoir résister aux intempéries pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.

b) Le radeau de sauvetage doit être construit de façon telle que, lorsqu'il est lancé à la mer d'une hauteur de 18 mètres, le radeau et son équipement continuent de fonctionner de manière satisfaisante. S'il doit être arrimé à une hauteur de plus de 18 mètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, il doit être d'un type qui a subi avec succès un essai de chute d'une hauteur qui soit au moins égale à celle à laquelle il doit être arrimé.

c) Lorsqu'il flotte, le radeau de sauvetage doit pouvoir résister à des sauts répétés de personnes depuis une hauteur qui soit au moins égale à 4,5 mètres au-dessus de son plancher, que la tente soit ou non mise en place.

d) Le radeau de sauvetage et ses aménagements doivent être construits de manière que le radeau puisse être remorqué à une vitesse de 3 noeuds en eau calme lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, une de ses ancres flottantes étant mouillée.

e) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une tente destinée à protéger les occupants contre les intempéries, qui se mette automatiquement en position lorsque le radeau est mis à l'eau et flotte. Cette tente doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

i) elle doit assurer une isolation contre la chaleur et le froid au moyen de deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace. Des dispositions doivent être prises pour empêcher l'eau de s'accumuler dans la couche d'air;

ii) son intérieur doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;

iii) chaque entrée doit être clairement indiquée et munie de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts à partir de l'intérieur et de l'extérieur du radeau de sauvetage afin de permettre la ventilation mais d'empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer. Les radeaux de sauvetage qui sont autorisés à recevoir plus de huit personnes doivent comporter au moins deux entrées diamétralement opposées;

iv) la tente doit à tout moment laisser entrer suffisamment d'air pour les occupants, même si les entrées sont fermées;

v) elle doit être munie d'un hublot d'observation au moins;

vi) elle doit être munie d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;

vii) elle doit être partout d'une hauteur suffisante pour abriter les occupants en position assise.

2. Capacité minimale de transport et masse des radeaux de sauvetage

a) Un radeau de sauvetage ne doit pas être approuvé si sa capacité de transport, calculée conformément aux prescriptions de la règle 21(3) ou de la règle 22(3), selon le cas, est inférieure à six personnes.

b) Sauf dans le cas des radeaux de sauvetage qui sont destinés à être mis à l'eau au moyen d'un dispositif approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 32 et qui ne sont pas tenus d'être portatifs, la masse totale du radeau, de son enveloppe et de son armement ne doit pas dépasser 185 kilogrammes.

3. Accessoires des radeaux de sauvetage

- a) Des filières en guirlande doivent être solidement fixées à l'intérieur et à l'extérieur du radeau de sauvetage.

- b) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure.

4. Radeaux de sauvetage sous bossoirs

a) Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais aussi:

i) lorsque le radeau de sauvetage a son plein chargement en personnes et en armement, pouvoir résister à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres par seconde ainsi qu'à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins sans subir de dommages qui compromettent son fonctionnement;

ii) être doté d'un moyen qui permette d'amener le radeau de sauvetage le long du pont d'embarquement et de l'y maintenir de façon sûre pendant l'embarquement.

b) Tous les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent être disposés de telle sorte qu'ils puissent recevoir leur plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné.

5. Armement

a) L'armement normal de chaque radeau de sauvetage doit être le suivant:

i) une bouée de sauvetage flottante attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;

ii) un couteau à lame fixe avec une poignée flottante munie d'une aiguillette et arrimé dans une poche à l'extérieur de la tente, près de l'endroit où la bosse est attachée au radeau de sauvetage. En outre, un radeau autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13 doit être muni d'un deuxième couteau qui ne doit pas nécessairement être à lame fixe;

iii) pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes inférieur ou égal à 12: une écope flottante; pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13: deux écopas flottantes;

iv) deux éponges;

v) deux ancres flottantes munies chacune d'une aussière et d'une ligne de déclenchement résistantes aux chocs, dont une de rechange et une attachée en permanence au radeau de façon à maintenir le radeau face au vent et dans une position aussi stable que possible lorsque celui-ci se gonfle ou est à l'eau. La résistance de chaque ancre flottante, de son aussière et de sa ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer. Les ancres flottantes doivent être équipées d'un émerillon à chaque extrémité de la ligne et être d'un type qui ne risque pas de se prendre dans ses filins;

vi) deux pagaies flottantes;

- vii) trois ouvre-boîtes (les couteaux de sûreté munis d'une lame ouvre-boîtes spéciale satisfont à cette prescription);
- viii) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;
- ix) un sifflet ou un signal sonore équivalent;
- x) quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29;
- xi) six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 30;
- xii) deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 31;
- xiii) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;
- xiv) un réflecteur radar efficace, à moins qu'un répondeur radar pour embarcations et radeaux de sauvetage soit installé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage;
- xv) un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs;
- xvi) un exemplaire des signaux de sauvetage visés à la règle V/16 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau;
- xvii) un jeu d'engins de pêche;
- xviii) une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air et être placées dans un récipient étanche à l'eau;
- xix) des récipients étanches à l'eau, contenant un total d'un litre et demi d'eau douce pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, dont un demi-litre par personne peut être remplacé par un désalinisateur capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours;
- xx) une timbale inoxydable graduée;
- xxi) six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir;
- xxii) des instructions relatives à la survie;
- xxiii) des instructions sur les mesures immédiates à prendre;

xxiv) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 pour cent des personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

b) L'inscription prescrite aux règles 21 7 c) v) et 22 7 vii) sur les radeaux de sauvetage munis de l'armement prévu à l'alinéa a) doit être «ARMEMENT A SOLAS» (en majuscules imprimées en caractères romains).

c) Dans les cas appropriés, le matériel d'armement doit être arrimé dans une enveloppe qui, si elle ne fait pas partie intégrante du radeau de sauvetage ou si elle ne lui est pas attachée à demeure, doit être arrimée et assujettie à l'intérieur du radeau de sauvetage et pouvoir flotter sur l'eau pendant 30 minutes au moins sans que son contenu soit endommagé.

6. Dispositifs permettant aux radeaux de sauvetage de surnager librement

a) Bosse et accessoires

La bosse d'un radeau de sauvetage et ses accessoires doivent attacher le radeau au navire et être installés de telle façon que le radeau de sauvetage, lorsqu'il est libéré et, dans le cas d'un radeau gonflable, gonflé, ne soit pas entraîné sous l'eau par le navire qui coule.

b) Maillon de rupture

Si un maillon de rupture fait partie du dispositif permettant au radeau de surnager librement:

- i) il ne doit pas se rompre sous l'effet de la force requise pour sortir la bosse de l'enveloppe du radeau de sauvetage;
- ii) il doit avoir, le cas échéant, une résistance suffisante pour permettre le gonflage du radeau de sauvetage;
- iii) il doit se rompre sous l'effet d'une force de $2,2 \pm 0,4$ kilonewtons.

c) Dispositifs de largage hydrostatique

Si les dispositifs permettant au radeau de sauvetage de surnager librement comportent un dispositif de largage hydrostatique, celui-ci doit:

- i) être construit en matériaux compatibles de manière à empêcher que son fonctionnement ne soit perturbé. Il ne doit pas être permis de galvaniser ou de recouvrir de tout autre revêtement métallique les éléments du dispositif de largage hydrostatique;
- ii) larguer automatiquement le radeau de sauvetage à une profondeur qui ne dépasse pas 4 mètres;
- iii) être pourvu de moyens d'évacuation qui permettent d'éviter toute accumulation d'eau dans la chambre hydrostatique lorsque le dispositif est en position normale;
- iv) être construit de telle sorte qu'il ne puisse être libéré lorsqu'il est balayé par les vagues;

v) porter à l'extérieur une inscription indélébile indiquant son type et son numéro de série;

vi) être accompagné d'un document ou d'une plaque d'identification indiquant la date de fabrication, le type et le numéro de série;

vii) être conçu de telle sorte que chaque accessoire relié à la bosse ait une résistance au moins égale à celle qui est prescrite pour la bosse;

viii) s'il n'est pas réutilisable, comporter des indications permettant de déterminer la date d'expiration et un moyen permettant d'inscrire cette date sur le dispositif.

Règle 21 Radeaux de sauvetage gonflables

1. Les radeaux de sauvetage gonflables doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 20 et également aux prescriptions de la présente règle.

2. Construction des radeaux de sauvetage gonflables

- a) La chambre à air principale doit être divisée en au moins deux compartiments séparés, munis chacun d'un clapet de non-retour pour le gonflage. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que si l'un quelconque des compartiments est endommagé ou ne se gonfle pas, le franc-bord restant positif sur toute la périphérie du radeau de sauvetage, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ces personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes et étant assises en position normale.

b) Le plancher du radeau de sauvetage doit être imperméable à l'eau et pouvoir être suffisamment isolé contre le froid:

i) soit au moyen d'une ou de plusieurs chambres que les occupants peuvent gonfler ou qui se gonflent automatiquement et qui peuvent être dégonflées et regonflées par les occupants;

ii) soit par tout autre moyen aussi efficace ne nécessitant pas de gonflage.

c) Le radeau de sauvetage doit être gonflé au moyen d'un gaz non toxique. Le gonflage doit pouvoir se faire dans un délai de une minute lorsque la température ambiante est comprise entre 18 degrés Celsius et 20 degrés Celsius et dans un délai de 3 minutes lorsque la température ambiante est de moins 30 degrés Celsius. Une fois gonflé, le radeau de sauvetage doit garder sa forme lorsqu'il a son chargement complet en personnes et en armement.

d) Chaque chambre gonflable doit pouvoir résister à une pression égale à trois fois au moins la pression de service; il faut éviter, au moyen de soupapes de sûreté ou en limitant l'alimentation en gaz, que la pression de la chambre ne dépasse une valeur correspondant à deux fois la pression de service. Des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en place de la pompe ou du soufflet de remplissage prescrit au paragraphe 10a) ii) afin de maintenir la pression de service.

3. Capacité de transport des radeaux de sauvetage gonflables

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après:

- i) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes des chambres à air principales (qui, à cet effet, ne doivent comprendre ni les arches ni les bancs de nage, s'il en existe), lorsqu'elles sont gonflées;
- ii) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale interne du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés (qui, à cet effet, peut comprendre le ou les bancs de nage, s'il en existe), cette section étant mesurée au bord intérieur des chambres à air; ou
- iii) le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

4. Accès aux radeaux de sauvetage gonflables

- a) Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès semi-rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer et fixée de manière que le radeau ne se dégonfle pas sensiblement si la rampe est endommagée. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux rapprocheurs et aux installations d'embarquement.
- b) Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.
- c) Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

5. Stabilité des radeaux de sauvetage gonflables

- a) Chaque radeau de sauvetage gonflable doit être construit de façon telle qu'entièrement gonflé et flottant à l'endroit avec la tente dressée, il soit stable sur houle.
- b) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il est à l'envers, il puisse être redressé sur houle et en eau calme par une seule personne.
- c) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 noeuds en eau calme.

6. Accessoires des radeaux de sauvetage gonflables

- a) La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau de sauvetage mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 20 6 b), ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux de sauvetage autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux.

Le radeau de sauvetage doit pouvoir être gonflé par une seule personne.

b) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

c) On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures. Elle doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle, et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

7. Enveloppes des radeaux de sauvetage gonflables

a) Le radeau de sauvetage doit être emballé dans une enveloppe:

- i) qui soit capable de résister aux conditions rigoureuses d'utilisation rencontrées en mer;
- ii) qui ait une flottabilité propre suffisante quand elle contient le radeau de sauvetage et son armement pour permettre le dégagement de la bosse et le déclenchement du mécanisme de gonflage si le navire coule;
- iii) qui soit étanche à l'eau dans la mesure du possible, tout en étant munie de trous d'évacuation sur sa face inférieure.

b) Le radeau de sauvetage doit être emballé dans son enveloppe de manière telle que, dans la mesure du possible, il se gonfle en position droite lorsqu'il se sépare de son enveloppe dans l'eau.

c) L'enveloppe doit porter les indications suivantes:

- i) nom du constructeur ou marque de fabrique;
- ii) numéro de série;
- iii) nom de l'autorité ayant donné son approbation et nombre de personnes qui peuvent être transportées;
- iv) SFV;
- v) type de rations de secours transportées;
- vi) date de la dernière révision;
- vii) longueur de la bosse;

viii) hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (cette hauteur dépend de la hauteur de l'essai de chute et de la longueur de la bosse);

ix) instructions pour la mise à l'eau.

8. Inscriptions sur les radeaux de sauvetage gonflables

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes:

- i) nom du constructeur ou marque de fabrique;
- ii) numéro de série;
- iii) date de fabrication (mois et année);
- iv) nom de l'autorité ayant donné son approbation;
- v) nom et lieu de la station d'entretien où la dernière révision a eu lieu;
- vi) nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir; cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres.

9. Radeaux de sauvetage gonflables sous bossoirs

a) Un radeau de sauvetage destin à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à:

- i) quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de 20 ± 3 degrés Celsius, aucune des soupapes de sûreté ne fonctionnant; et
- ii) 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de moins 30 degrés Celsius, toutes les soupapes de sûreté fonctionnant.

b) Les enveloppes rigides des radeaux de sauvetage qui sont mis à l'eau au moyen d'un dispositif approprié doivent être attachées de façon que ni l'enveloppe ni des sections de celle-ci ne puissent tomber à l'eau pendant et après le gonflage et la mise à l'eau du radeau de sauvetage contenu dans l'enveloppe.

10. Armement complémentaire des radeaux de sauvetage gonflables

a) En sus de l'armement prescrit à la règle 20(5), chaque radeau de sauvetage gonflable doit avoir:

- i) une trousse d'outils pour réparer les crevaisons des chambres à air;
- ii) une pompe ou un soufflet de remplissage.

b) Les couteaux prescrits à la règle 20 5 a) xii) doivent être des couteaux de sûreté.

Règle 22

Radeaux de sauvetage rigides

1. Les radeaux de sauvetage rigides doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 20 et également aux prescriptions de la présente règle.

2. Construction des radeaux de sauvetage rigides

a) La flottabilité du radeau de sauvetage doit être assurée par des matériaux approuvés et ayant une flottabilité propre, placés aussi près que possible de la périphérie du radeau. Ces matériaux flottants doivent être d'un type retardant le feu ou être protégés par un revêtement retardant le feu.

b) Le plancher du radeau de sauvetage doit empêcher l'entrée de l'eau et doit maintenir effectivement les occupants hors de l'eau et les protéger du froid.

3. Capacité de transport des radeaux de sauvetage rigides

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après:

i) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes du matériau assurant la flottabilité multiplié par un coefficient de un moins la densité de ce matériau;

ii) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale du plancher du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés; ou

iii) le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

4. Accès aux radeaux de sauvetage rigides

a) Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux rapprocheurs et aux installations d'embarquement.

b) Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.

c) Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

5. Stabilité des radeaux de sauvetage rigides

- a) A moins de pouvoir fonctionner en toute sécurité en flottant à l'endroit ou à l'envers, le radeau de sauvetage doit avoir une résistance et une stabilité suffisantes pour se redresser automatiquement ou pouvoir être redressé sur houle ou en eau calme par une seule personne.
- b) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 noeuds en eau calme.

6. Accessoires des radeaux de sauvetage rigides

a) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante. La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 20 6 b), ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux.

b) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement quand la tente du radeau de sauvetage se met en position. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

c) On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures.

Elle doit s'allumer automatiquement lorsque la tente du radeau de sauvetage se met en position et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

7. Inscriptions sur les radeaux de sauvetage rigides

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes:

- i) nom et port d'immatriculation du navire auquel il appartient;
- ii) nom du constructeur ou marque de fabrique;
- iii) numéro de série;
- iv) nom de l'autorité ayant donné son approbation;
- v) nombre de personnes que le radeau est autorisé à recevoir. Cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres;
- vi) SFV;

- vii) type de rations de secours transportées;
- viii) longueur de la bosse;
- ix) hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (hauteur de l'essai de chute);
- x) instructions pour la mise à l'eau.

8. Radeaux de sauvetage rigides sous bossoirs

Un radeau de sauvetage rigide destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement.

Règle 23

Canots de secours

1. Prescriptions générales

- a) Sauf disposition contraire de la présente règle, tous les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17(1) à 17(7) d) comprise et 17(7)f), 17(7)g), 17(7)i), 17(7)l) et 17(9).
- b) Les canots de secours peuvent être de type rigide, de type gonflé, ou peuvent combiner ces deux types; ils doivent:
 - i) ne pas avoir une longueur inférieure à 3,8 mètres ni une longueur supérieure à 8,5 mètres, exception faite des cas où, en raison des dimensions du navire ou pour d'autres raisons qui font que l'emploi de tels canots est jugé déraisonnable ou impossible en pratique, l'Administration peut accepter un canot de secours d'une longueur moindre, mais qui ne soit pas inférieure à 3,3 mètres;
 - ii) pouvoir transporter au moins cinq personnes assises et une personne allongée ou, dans le cas d'un canot de secours d'une longueur inférieure à 3,8 mètres, un nombre inférieur de personnes tel qu'établi par l'Administration.
- c) Le nombre de personnes qu'un canot est autorisé à recevoir est déterminé par l'Administration.
- d) Les canots de secours qui sont à la fois de type rigide et de type gonflé doivent être conformes aux prescriptions pertinentes de la présente règle d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.
- e) A moins d'avoir une tonture suffisante, le canot de secours doit être muni à l'avant d'une tente qui recouvre au moins 15 pour cent de sa longueur.
- f) Les canots de secours doivent pouvoir manoeuvrer à une vitesse quelconque allant jusqu'à 6 noeuds et maintenir cette vitesse pendant une période de 4 heures au moins.

g) Les canots de secours doivent avoir une mobilité et une manoeuvrabilité suffisantes sur houle pour permettre de repêcher des personnes dans l'eau, de rassembler les radeaux de sauvetage et de remorquer le radeau de sauvetage le plus grand que transporte le navire, avec son plein chargement en personnes et en armement, ou son équivalent à une vitesse de 2 noeuds au moins.

h) Un canot de secours doit être muni d'un moteur placé à l'intérieur ou d'un moteur hors-bord. S'il est équipé d'un moteur hors-bord, le gouvernail et la barre franche peuvent faire partie du moteur.

Nonobstant les prescriptions de la règle 17 6 a), un moteur hors-bord fonctionnant à l'essence et muni d'un système d'alimentation approuvé peut être installé sur un canot de secours à condition que le réservoir d'essence soit spécialement protégé contre l'incendie et les explosions.

i) Les canots des secours doivent être munis de dispositifs de remorquage installés de manière permanente et suffisamment résistants pour rassembler ou remorquer des radeaux de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1g).

j) Les canots de secours doivent être munis de moyens d'arrimage étanches aux intempéries destinés à recevoir les menus objets d'armement.

2. Armement des canots de secours

a) Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder le canot, doivent être arrimés à l'intérieur du canot de secours par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations de mise à l'eau ou de récupération. Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante.

b) L'armement normal de chaque canot de secours doit comprendre:

i) un nombre suffisant d'avirons flottants ou de pagaies pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés au canot de secours par des aiguillettes ou des chaînes;

ii) une écope flottante;

iii) un habitacle contenant un compas efficace, qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;

iv) une ancre flottante munie d'une ligne de déclenchement avec une aussière d'une résistance adéquate et d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 10 mètres;

v) une bosse d'une longueur et d'une résistance suffisantes, fixée au dispositif de dégagement prescrit à la règle 17(7)g) et placée à l'extrémité avant du canot de secours;

vi) une ligne flottante d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 50 mètres et d'une résistance suffisante pour remorquer un radeau de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1 g);

vii) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;

viii) un sifflet ou un signal sonore équivalent;

ix) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;

x) deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;

xi) un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins;

xii) un réflecteur radar efficace;

xiii) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 pour cent des personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

c) Outre l'armement prescrit au paragraphe 2b), l'armement normal de tout canot de secours rigide doit comprendre:

i) une gaffe;

ii) un seau;

iii) un couteau ou une hachette.

d) Outre l'armement prescrit au paragraphe 2b), l'armement normal de tout canot de secours gonflé doit comprendre:

i) un couteau de sûreté flottant;

ii) deux éponges;

iii) un soufflet ou une pompe à main efficace;

iv) une trousse d'outils placée dans une enveloppe convenable et destinée à la réparation des crevaisons;

v) une gaffe de sûreté.

3. Prescriptions supplémentaires applicables aux canots de secours gonflés

- a) Les prescriptions de la règle 17(1)c) et 17(1)e) ne s'appliquent pas aux canots de secours gonflés.
- b) Tout canot de secours gonflé doit être construit de manière que, lorsqu'il est suspendu à l'élingue ou au croc de levage:
- i) il ait une résistance et une rigidité suffisantes pour pouvoir être amené et récupéré avec son plein chargement en personnes et en armement;
 - ii) il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de 20 ± 3 degrés Celsius, aucune des soupapes de sécurité ne fonctionnant;
 - iii) il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de moins 30 degrés Celsius, les soupapes de sûreté fonctionnant toutes.
- c) Les canots de secours gonflés doivent être construits de façon à pouvoir résister aux intempéries:
- i) lorsqu'ils sont arrimés sur le pont découvert d'un navire en mer;
 - ii) pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.
- d) Les canots de secours gonflés doivent non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 17(9), mais doivent également porter l'indication d'un numéro de série, du nom du constructeur ou de la marque de fabrique et de la date de construction.
- e) La flottabilité d'un canot de secours gonflé doit être assurée soit par une chambre à air unique comportant au moins cinq compartiments distincts qui ont tous approximativement le même volume ou par deux chambres à air distinctes, le volume de l'une ou de l'autre n'étant pas supérieur à 60 pour cent du volume total. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que, si l'un quelconque des compartiments est endommagé, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes, d'un poids moyen de 75 kilogrammes, assises en position normale, que le canot de secours est autorisé à recevoir, et que, dans ce cas, le franc-bord reste positif sur toute la périphérie du canot de secours.
- f) Les chambres à air qui constituent le pourtour du canot de secours gonflé doivent, lorsqu'elles sont gonflées, fournir un volume qui ne soit pas inférieur à 0,17 mètre cube pour chaque personne que le canot de secours est autorisé à recevoir.
- g) Chaque compartiment doit être muni d'un clapet de non-retour destiné au gonflage à la main et de moyens permettant de le dégonfler. Une soupape régulatrice de pression doit également être prévue, à moins que l'Administration n'estime qu'un tel dispositif n'est pas nécessaire.
- h) Des bandes de ragage doivent être placées sous le fond du canot de secours gonflé et aux points vulnérables de sa paroi extérieure, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

- i) S'il est prévu un tableau, sa distance par rapport à l'arrière du canot de secours ne doit pas dépasser 20 pour cent de la longueur totale du canot de secours.
- j) Des renforts appropriés doivent être prévus pour amarrer les bosses avant et arrière et les filières disposées en guirlande à l'intérieur et à l'extérieur du canot de secours.
- k) Le canot de secours gonflé doit être maintenu entièrement gonflé en permanence.

Règle 24

Brassières de sauvetage

1. Prescriptions générales applicables aux brassières de sauvetage

- a) Une brassière de sauvetage doit ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant deux secondes.
- b) Une brassière de sauvetage doit être construite de façon à:
 - i) permettre à une personne, après démonstration, de l'endosser correctement et sans assistance dans un délai de une minute;
 - ii) pouvoir être portée à l'envers, à moins qu'il ne soit manifeste qu'elle ne peut être portée que d'un seul côté, et éliminer autant que possible tout risque de port incorrect;
 - iii) être d'un port confortable;
 - iv) permettre à la personne qui l'a endossée de sauter à l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres au moins sans se blesser et sans que la brassière soit déplacée ou endommagée.
- c) Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité et une stabilité suffisantes en eau douce calme pour:
 - i) soulever une personne épuisée ou évanouie de manière à maintenir sa bouche à 120 millimètres au moins au-dessus de l'eau, le corps du naufragé étant incliné en arrière par rapport à la verticale de 20 degrés au moins et de 50 degrés au plus;
 - ii) retourner le corps d'une personne évanouie dans l'eau à partir de n'importe quelle position, de telle façon que la bouche soit hors de l'eau dans un délai qui ne dépasse pas cinq secondes.
- d) Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité qui ne soit pas réduite de plus de 5% après une immersion de 24 heures en eau douce.
- e) Une brassière de sauvetage doit permettre à la personne qui l'a endossée de parcourir une faible distance à la nage et de monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.
- f) Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un sifflet solidement fixé par une cordelette.

2. Brassières de sauvetage gonflables

Une brassière de sauvetage dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable doit comporter au moins deux compartiments distincts, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 et:

- i) se gonfler automatiquement dès son immersion, pouvoir être gonflée grâce à un dispositif actionné à la main d'un seul mouvement et pouvoir être gonflée à la bouche;
- ii) en cas de défaillance de l'un quelconque des compartiments assurant la flottabilité, pouvoir satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1b), c) et e);
- iii) satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1d) après gonflage au moyen du mécanisme automatique.

3. Appareils lumineux des brassières de sauvetage

a) Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux qui doit:

- i) avoir une intensité lumineuse qui ne soit pas inférieure à 0,75 candela;
- ii) être alimenté par une source d'énergie capable de fournir une intensité lumineuse de 0,75 candela pendant 8 heures au moins;
- iii) être visible sur un secteur aussi large que possible de l'hémisphère supérieur lorsqu'il est fixé à la brassière de sauvetage.

b) Si le feu prévu au paragraphe 3a) est un feu à éclats, il doit en outre:

- i) être pourvu d'un interrupteur à déclenchement manuel;
- ii) ne pas comporter de lentille ou de réflecteur concave destiné à concentrer le faisceau lumineux;
- iii) lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50, avec une intensité lumineuse effective d'au moins 0,75 candela.

Règle 25

Combinaisons d'immersion

1. Prescriptions générales applicables aux combinaisons d'immersion

a) La combinaison d'immersion doit être en matériaux imperméables à l'eau et elle doit:

- i) pouvoir être déballée et endossée sans assistance dans un délai de 2 minutes, compte tenu des autres vêtements et d'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage;
- ii) ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes;

- iii) recouvrir la totalité du corps à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés à la combinaison en permanence;
 - iv) réduire ou minimiser la présence d'air dans les jambes de la combinaison au moyen de dispositifs spéciaux;
 - v) ne pas laisser s'infiltrer une quantité d'eau excessive lorsque la personne qui la porte saute à la mer d'une hauteur de 4,5 mètres au moins.
- b) Une combinaison d'immersion qui satisfait aussi aux prescriptions de la règle 24 peut être considérée comme une brassière de sauvetage.
- c) La combinaison d'immersion doit être conçue de façon telle que la personne qui la porte avec une brassière de sauvetage, si elle doit être portée ainsi, doit pouvoir:
- i) monter et descendre une échelle verticale d'au moins 5 mètres de long;
 - ii) s'acquitter des tâches courantes pendant l'abandon du navire;
 - iii) sauter à l'eau d'une hauteur minimale de 4,5 mètres sans se blesser et sans que la combinaison soit endommagée ou déplacée;
 - iv) parcourir une faible distance à la nage et monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.
- d) Si la combinaison d'immersion est flottante et conçue pour être portée sans brassière de sauvetage, elle doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 24(3) et du sifflet prescrit à la règle 24 l) f).
- e) Si une brassière de sauvetage doit être portée en même temps que la combinaison d'immersion, la brassière doit être portée par-dessus la combinaison.

Une personne revêtue d'une combinaison de ce type doit pouvoir endosser une brassière de sauvetage sans assistance.

2. Prescriptions applicables à la protection thermique des combinaisons d'immersion

- a) Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau qui n'est pas naturellement isolant doit:
- i) porter une mention indiquant qu'elle doit être utilisée en même temps que des vêtements chauds;
 - ii) être construite de façon que, lorsqu'elle est utilisée en même temps que des vêtements chauds et qu'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage, elle continue d'assurer à la personne qui la porte, après un saut dans l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2 degrés Celsius après une immersion d'une heure dans des eaux calmes et circulantes à une température de 5 degrés Celsius.

b) Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau naturellement isolant et portée soit seule, soit avec une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage doit assurer à la personne qui la porte, après un saut d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2 degrés Celsius après une immersion de 6 heures dans des eaux calmes et circulantes à une température comprise entre 0 degré Celsius et 2 degrés Celsius.

c) La combinaison d'immersion doit permettre à la personne qui la porte de prendre un crayon de ses mains couvertes et d'écrire après avoir été immergée pendant une heure dans de l'eau à 5 degrés Celsius.

3. Prescriptions en matière de flottabilité

Une personne immergée en eau douce portant soit une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 24 soit une combinaison d'immersion et une brassière de sauvetage, doit pouvoir se retourner en 5 secondes au plus de façon à avoir la tête tournée vers le haut.

Règle 26

Moyens de protection thermique

1. Un moyen de protection thermique doit être fabriqué avec un matériau imperméable à l'eau ayant une conductivité thermique qui ne soit pas supérieure à 0,25 watt/(mètre-Kelvin) et construit de telle sorte que, lorsqu'il sert à protéger une personne, il réduise la déperdition de la chaleur du corps par convection et par évaporation.

2. Le moyen de protection thermique doit:

i) recouvrir la totalité du corps d'une personne portant une brassière de sauvetage, à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés en permanence au moyen de protection thermique;

ii) pouvoir être déballé et endossé aisément sans assistance dans une embarcation ou un radeau de sauvetage ou dans un canot de secours;

iii) permettre à la personne qui le porte de l'enlever dans l'eau dans un délai maximal de 2 minutes s'il l'empêche de nager.

3. Le moyen de protection thermique doit fonctionner de façon satisfaisante lorsque la température de l'air est comprise entre moins 30 degrés Celsius et plus 20 degrés Celsius.

Règle 27

Bouées de sauvetage

1. Spécifications des bouées de sauvetage

Toute bouée de sauvetage doit:

i) avoir un diamètre extérieur qui ne soit pas supérieur à 800 millimètres et un diamètre intérieur qui ne soit pas inférieur à 400 millimètres;

- ii) être construite en un matériau ayant une flottabilité propre qui ne soit pas assurée par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance en grains et sans cohésion propre ou par des chambres à air dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable;
- iii) pouvoir soutenir, en eau douce pendant 24 heures, un poids de fer au moins égal à 14,5 kilogrammes;
- iv) avoir une masse de 2,5 kilogrammes au moins;
- v) ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes;
- vi) être construite de façon à résister à une chute dans l'eau depuis la hauteur à laquelle elle est arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, ou d'une hauteur de 30 mètres si cette dernière valeur est supérieure, sans que cela nuise à sa capacité de fonctionnement ou à celle des éléments qui lui sont attachés;
- vii) si elle est conçue pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide prévu pour les signaux fumigènes à déclenchement automatique et les appareils lumineux à allumage automatique, avoir une masse au moins suffisante pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide ou une masse de 4 kilogrammes, si cette dernière valeur est supérieure;
- viii) être pourvue d'une saisine d'un diamètre égal à 9,5 millimètres au moins et d'une longueur égale à quatre fois au moins le diamètre extérieur du corps de la bouée. La saisine doit être fixée à quatre points équidistants autour de la circonférence de la bouée de façon à former quatre guirlandes de grandeur égale.

2. Appareils lumineux à allumage automatique des bouées de sauvetage

Les appareils lumineux à allumage automatique prescrits à la règle 10 (2) doivent être tels:

- i) qu'ils ne puissent s'éteindre sous l'effet de l'eau;
- ii) qu'ils puissent fonctionner de façon continue avec une intensité lumineuse d'au moins 2 candelas dans toutes les directions de l'hémisphère supérieur ou lancer des éclats (feu à décharge) à un rythme de 50 éclats au moins par minute avec au moins l'intensité lumineuse effective correspondante;
- iii) qu'ils soient alimentés par une source d'énergie pouvant satisfaire aux prescriptions de l'alinéa ii) pendant 2 heures au moins;
- iv) qu'ils puissent résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1 vi).

3. Signaux fumigènes à déclenchement automatique des bouées de sauvetage.

Les signaux fumigènes à déclenchement automatique prescrits à la règle 10(3) doivent:

- i) émettre une fumée d'une couleur très visible à un débit constant pendant 15 minutes au moins lorsqu'ils flottent en eau calme;

- ii) ne pas s'allumer de manière explosive ni produire de flamme pendant la durée d'émission fumigène du signal;
- iii) ne pas être noyés par la houle;
- iv) continuer d'émettre une fumée pendant au moins 10 secondes lorsqu'ils sont complètement sous l'eau;
- v) pouvoir résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1 vi).

4. Lignes de sauvetage flottantes

Les lignes de sauvetage flottantes prescrites à la règle 10(4) doivent:

- i) ne pas faire de coques;
- ii) avoir un diamètre qui ne soit pas inférieur à 8 millimètres;
- iii) avoir une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 5 kilonewtons.

Règle 28

Appareils lance-amarre

1 Tout appareil lance-amarre doit:

- i) pouvoir lancer une ligne avec une précision suffisante;
- ii) comprendre au moins quatre fusées pouvant chacune porter la ligne à une distance qui soit au moins égale à 230 mètres par temps calme;
- iii) comprendre au moins quatre lignes ayant chacune une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 2 kilonewtons;
- iv) avoir un mode d'emploi ou des diagrammes brefs illustrant clairement l'utilisation de l'appareil lance-amarre.

2. La fusée, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, ou l'ensemble, dans le cas d'une fusée et d'une ligne constituant un tout, doit être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau. En outre, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, la ligne et les fusées ainsi que le dispositif d'allumage doivent être rangés dans une boîte qui assure une protection contre les intempéries.

Règle 29

Fusées à parachute

1. La fusée à parachute doit:

- i) être contenue dans une enveloppe résistante à l'eau;

- ii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage;
- iii) comprendre un dispositif d'allumage incorporé;
- iv) être conçue de façon à ne pas gêner la personne qui la tient lorsqu'elle est utilisée conformément au mode d'emploi du fabricant.

2. La fusée doit, lorsqu'elle est tirée verticalement, atteindre une altitude de 300 mètres au moins. A la fin ou vers la fin de sa trajectoire, la fusée doit éjecter un feu suspendu à un parachute qui doit:

- i) brûler en émettant une couleur rouge vif;
- ii) brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 30 000 candelas;
- iii) avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à 40 secondes;
- iv) avoir une vitesse de descente qui ne dépasse pas 5 mètres par seconde;
- v) ne pas endommager le parachute ou ses accessoires pendant la combustion.

Règle 30

Feux à main

1. Le feu à main doit:

- i) être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau,
- ii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage;
- iii) avoir un dispositif d'allumage autonome;
- iv) être conçu de façon à ne pas gêner la personne qui le tient et à ne pas mettre en danger l'embarcation ou le radeau de sauvetage avec des résidus brûlants ou incandescents lorsqu'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant.

2. Le feu à main doit:

- i) brûler en émettant une couleur rouge vif;
- ii) brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 15 000 candelas;
- iii) avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à une minute;
- iv) continuer à brûler après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

Règle 31

Signaux fumigènes flottants

1 Le signal fumigène flottant doit:

- i) être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau;
- ii) ne pas s'allumer de manière explosive s'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant;
- iii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son enveloppe.

2. Le signal fumigène flottant doit:

- i) émettre de la fumée d'une couleur très visible, de façon uniforme pendant une durée qui ne soit pas inférieure à 3 minutes lorsque le signal flotte en eau calme;
- ii) ne pas émettre de flamme pendant toute la durée d'émission de la fumée;
- iii) ne pas être noyé par la houle;
- iv) continuer à émettre de la fumée après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

Règle 32

Dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement

1. Prescriptions générales

a) Tout dispositif de mise à l'eau, ainsi que tout son mécanisme d'aménagement et de récupération, doit être conçu de telle façon que l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert puisse être amené en toute sécurité avec tout son armement alors que le navire a une assiette pouvant atteindre 10 degrés et une gîte pouvant atteindre 20 degrés d'un bord ou de l'autre:

- i) avec un plein chargement en personnes;
- ii) lorsqu'il n'y a personne dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou dans le canot de secours.

b) Un dispositif de mise à l'eau ne doit pas dépendre de moyens autres que la gravité ou qu'une énergie mécanique accumulée indépendante de l'approvisionnement du navire en énergie pour pouvoir mettre à l'eau l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert, que ce soit avec son plein chargement et tout son armement ou à l'état léger.

c) Un mécanisme de mise à l'eau doit être disposé de telle façon qu'il puisse être manoeuvré par une personne se trouvant à un emplacement situé sur le pont, et par une personne se trouvant à l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours;

l'embarcation ou le radeau de sauvetage doit pouvoir être vu par la personne qui actionne le mécanisme de mise à l'eau depuis le pont.

d) Chaque dispositif de mise à l'eau doit être conçu de telle façon que les opérations courantes d'entretien soient réduites au minimum. Tous les éléments du dispositif nécessitant un entretien régulier par l'équipage du navire doivent être faciles à atteindre et à entretenir.

e) Les freins du treuil d'un dispositif de mise à l'eau doivent avoir une résistance suffisante pour supporter:

i) une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 1,5 fois la charge de service maximale; et

ii) une charge d'essai dynamique qui ne soit pas inférieure à 1,1 fois la charge de service maximale à la vitesse maximale d'aménagement.

f) Le dispositif de mise à l'eau et ses accessoires autres que les freins de treuil doivent avoir une résistance suffisante pour supporter une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 2,2 fois la charge de service maximale.

g) Les éléments de structure ainsi que les poulies, garants, boucles, mailles, pièces d'attache et tous autres accessoires utilisés dans les dispositifs de mise à l'eau doivent être conçus avec au moins un facteur minimal de sécurité en fonction de la charge de service maximale prévue et de la résistance à la rupture des matériaux utilisés dans la construction. Un facteur minimal de sécurité de 4,5 doit être appliqué à tous les éléments de structure des bossoirs et des treuils et un facteur minimal de sécurité de 6 doit être appliqué aux garants, aux chaînes de suspension, aux mailles et aux poulies.

h) Chaque dispositif de mise à l'eau doit, dans toute la mesure du possible, conserver son efficacité en cas de givrage.

i) Le dispositif de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage doit permettre de récupérer l'embarcation avec son équipage.

j) La disposition du système de mise à l'eau doit être telle qu'elle permette l'embarquement en toute sécurité dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage, conformément aux prescriptions de la règle 17(3)a) et de la règle 20 (4)b).

2. Dispositifs de mise à l'eau utilisant des garants et un treuil

a) Les garants doivent être des câbles d'acier résistant aux torsions et à la corrosion.

b) Dans le cas d'un treuil à tambour multiple, les garants doivent être disposés de façon qu'ils se déroulent à la même vitesse lors des opérations d'aménagement, et qu'ils s'enroulent régulièrement et à la même vitesse sur les tambours lors des opérations de hissage, sauf lorsqu'ils sont munis d'un dispositif compensateur efficace.

c) Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit être pourvu d'un treuil à moteur d'une capacité telle que le canot de secours puisse être soulevé hors de l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

d) Une commande à main efficace doit également être prévue pour les opérations de récupération de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et de chaque canot de secours. Les manivelles ou les volants de commande à main ne doivent pas pouvoir être entraînés par les éléments mobiles du treuil lorsque l'embarcation de sauvetage, le radeau de sauvetage ou le canot de secours est amené ou hissé mécaniquement.

e) Lorsque les bras de bossoirs sont rentrés mécaniquement, des dispositifs de sécurité doivent être prévus pour arrêter automatiquement le moteur avant que les bras de bossoirs ne viennent frapper les butoirs et éviter ainsi d'imposer des contraintes excessives aux garants ou aux bossoirs, à moins que le moteur ne soit conçu pour éviter ces contraintes excessives.

f) La vitesse à laquelle les embarcations et radeaux de sauvetage et le canot de secours sont amenés jusqu'à l'eau ne doit pas être inférieure à la vitesse calculée d'après la formule suivante:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

dans cette formule:

S = vitesse d'amenage en mètres par seconde et

H = distance en mètres de la tête de bossoir à la flottaison d'exploitation la moins élevée.

g) L'Administration doit déterminer la vitesse maximale d'amenage en prenant en considération la conception de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours, la protection des occupants contre des forces excessives et la résistance des dispositifs de mise à l'eau compte tenu des forces d'inertie pendant un arrêt d'urgence. Le dispositif doit être pourvu des moyens appropriés pour que cette vitesse ne soit pas dépassée.

h) Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit pouvoir hisser celui-ci avec son plein chargement en personnes et en armement, à une vitesse qui ne doit pas être inférieure à 0,3 mètre par seconde.

i) Tout dispositif de mise à l'eau doit être muni de freins capables d'arrêter la descente des embarcations ou radeaux de sauvetage ou du canot de secours et de les maintenir en toute sécurité avec leur plein chargement en personnes et en armement; les patins des freins doivent être protégés s'il y a lieu contre l'eau et les hydrocarbures.

j) Les freins à main doivent être installés de façon telle qu'ils restent toujours serrés, sauf si l'opérateur ou un mécanisme actionné par l'opérateur maintient la commande de frein dans la position qui correspond aux freins desserrés.

3. Mise à l'eau par dégagement libre

Dans le cas d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui utilise un dispositif de mise à l'eau et qui est également conçu pour surnager librement, le dégagement libre de l'embarcation ou du radeau de sauvetage de sa position d'arrimage doit s'effectuer automatiquement.

4. Mise à l'eau en chute libre

Tout dispositif de mise à l'eau en chute libre qui utilise un plan incliné doit non seulement satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1, mais également aux prescriptions suivantes:

- i) le dispositif de mise à l'eau doit être conçu de manière à éviter que les occupants de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ne soient soumis à des forces excessives au cours de la mise à l'eau;
- ii) le dispositif de mise à l'eau doit avoir une structure rigide et avoir une pente et une longueur suffisantes pour garantir que l'embarcation ou le radeau de sauvetage tombe effectivement à l'écart du navire;
- iii) le dispositif de mise à l'eau doit être efficacement protégé contre la corrosion et doit être construit de façon à ne produire aucune étincelle incendiaire à la suite d'un frottement ou d'un choc au cours de la mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

5. Mise à l'eau et embarquement par glissière

Tout dispositif de mise à l'eau par glissière doit satisfaire non seulement aux prescriptions applicables du paragraphe 1 mais également aux prescriptions suivantes:

- i) la glissière doit pouvoir être déployée par une seule personne au poste d'embarquement;
- ii) la glissière doit pouvoir être utilisée par grand vent et sur houle.

6. Dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage

Tout dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 à l'exception des prescriptions concernant l'utilisation de la gravité pour déborder le dispositif à l'extérieur du navire, pour l'embarquement en position d'arrimage et pour la récupération des radeaux de sauvetage chargés. Le dispositif de mise à l'eau doit en outre être conçu de façon à empêcher le largage prématuré du radeau pendant la mise à l'eau et à permettre son largage lorsqu'il est à flot.

7. Echelles d'embarquement

- a) Des mains courantes doivent être prévues pour assurer la sécurité du passage entre le pont et le sommet de l'échelle, et vice versa.
- b) Les marches de l'échelle doivent:
 - i) être en bois dur, exemptes de noeuds ou autres irrégularités, être planées et ne comporter ni arêtes vives ni éclats, ou être dans un matériau adéquat ayant des propriétés équivalentes;
 - ii) comporter une surface véritablement antidérapante obtenue soit en la rainurant dans le sens longitudinal, soit en lui appliquant un revêtement antidérapant approuvé;
 - iii) compte non tenu de toute surface ou de tout revêtement antidérapant, mesurer au moins 480 millimètres de longueur, 115 millimètres de largeur et 25 millimètres d'épaisseur;

iv) être placées à égale distance les unes des autres à intervalles de 300 millimètres au moins et de 380 millimètres au plus et être fixées de manière à être maintenues à l'horizontale.

c) Les cordages latéraux de l'échelle doivent être constitués par deux cordages en manille nus de chaque côté, ayant une circonférence de 65 millimètres au moins.

Chaque cordage doit être d'une seule longueur, sans joints au-dessous du barreau supérieur.

D'autres matériaux peuvent être utilisés à condition que leurs dimensions, leur résistance à la rupture, aux intempéries et à l'allongement et la manière dont ils adhèrent à la main équivalent au moins à celles du cordage en manille. Toutes les extrémités des cordages doivent être arrêtées afin d'éviter qu'elles ne s'effilochent.»

CHAPITRE VIII

CONSIGNES EN CAS D'URGENCE, ROLE D'APPEL ET EXERCICES

Remplacer le texte actuel du chapitre VIII (règles 125 à 127) par le texte suivant:

«Règle 1

Application

Les règles du présent chapitre s'appliquent aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Règle 2

Système d'alarme générale en cas de situation critique, rôle d'appel et consignes en cas de situation critique

1. Le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir donner le signal d'alarme générale, consistant en sept coups brefs ou davantage, suivis d'un coup long, au moyen du sifflet ou de la sirène du navire et également d'une cloche ou d'un klaxon fonctionnant à l'électricité ou au moyen d'un autre système avertisseur équivalent, qui doit être alimenté par la source principale d'énergie électrique du navire et par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle IV/17.

2. Tous les navires doivent disposer à l'intention de chaque membre d'équipage, d'instructions précises qui doivent être suivies en cas de situation critique.

3. Le rôle d'appel doit être affiché à plusieurs endroits du navire et, en particulier, à la timonerie, dans la chambre des machines et dans les locaux de l'équipage, et doit contenir les renseignements spécifiés dans les paragraphes ci-après.

4. Le rôle d'appel doit fournir des précisions concernant le signal d'alarme générale prescrit au paragraphe 1 ainsi que les mesures que l'équipage doit prendre lorsque cette alarme est déclenchée. Le rôle d'appel doit également préciser de quelle façon l'ordre d'abandonner le navire sera donné.

5. Le rôle d'appel doit indiquer les fonctions assignées aux différents membres de l'équipage en ce qui concerne notamment:

- a) la fermeture des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des sectionnements, des dalots, des conduits de décharge à la mer, des hublots, des claires-voies, des sabords et autres ouvertures analogues à bord du navire;
- b) l'armement des embarcations, radeaux et autres engins de sauvetage;
- c) la préparation et la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage;
- d) la préparation générale des autres engins de sauvetage;
- e) l'emploi du matériel de radiocommunications;
- f) les effectifs des équipes d'incendie chargées de lutter contre les incendies.

6. Dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accorder une dérogation aux dispositions du paragraphe 5 si elle estime qu'en raison du nombre réduit des membres de l'équipage, un rôle d'appel n'est pas nécessaire.

7. Le rôle d'appel doit indiquer quels sont les officiers auxquels incombe la responsabilité de veiller à ce que les engins de sauvetage et dispositifs de lutte contre l'incendie soient maintenus en bon état de fonctionnement et puissent être employés immédiatement.

8. Le rôle d'appel doit prévoir des remplaçants pour les personnes occupant des postes clés qui peuvent être frappées d'incapacité, étant entendu que des situations différentes peuvent exiger des mesures différentes.

9. Le rôle d'appel doit être établi avant l'appareillage du navire.

Si, après l'établissement du rôle d'appel, la composition de l'équipage subit des modifications qui appellent des changements du rôle d'appel, le capitaine doit le réviser ou en établir un nouveau.

Règle 3

Formation et exercices en vue de l'abandon du navire

1. Appels et exercices

- a) Tout membre de l'équipage doit participer à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie par mois au moins. Toutefois, l'Administration peut modifier cette prescription dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, à condition qu'un exercice d'abandon du navire et qu'un exercice d'incendie au minimum soient effectués au moins tous les trois mois. L'équipage doit effectuer ces exercices dans les 24 heures qui suivent le départ d'un port si plus de 25% des membres de l'équipage n'ont pas participé, dans le mois qui précède, à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie à bord du navire en question.

L'Administration peut admettre d'autres dispositions qui soient au moins équivalentes pour les catégories de navires à bord desquels cela n'est pas possible.

- b) Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut:

- i) appeler l'équipage aux postes de rassemblement au moyen du signal d'alarme générale et s'assurer qu'il a pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire indiqué dans le rôle d'appel;
- ii) rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel;
- iii) s'assurer que l'équipage porte les vêtements appropriés;
- iv) s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;
- v) amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;
- vi) mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner;
- vii) faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage.

c) Lors de chaque exercice d'incendie, il faut:

- i) rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel d'incendie;
- ii) mettre en marche une pompe d'incendie en utilisant au moins les deux jets d'eau requis pour prouver que le système fonctionne de manière appropriée;
- iii) vérifier l'équipement de pompier et autre matériel de sauvetage individuel;
- iv) vérifier le matériel de radiocommunications approprié;
- v) vérifier le fonctionnement des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des volets d'incendie et des moyens d'évacuation;
- vi) contrôler les dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du navire.

d) Dans la mesure du possible, des embarcations de sauvetage différentes doivent être amenées conformément aux prescriptions du sous-alinéa b) v) lors d'exercices successifs.

e) Les exercices doivent, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'un cas de situation critique.

f) Chaque embarcation de sauvetage doit être mise à l'eau avec, à son bord, l'équipage chargé de la faire fonctionner et elle doit être manoeuvrée dans l'eau au moins une fois tous les 3 mois au cours d'un exercice d'abandon du navire.

g) Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, les canots de secours, autres que les embarcations de sauvetage qui servent aussi de canots de secours, doivent être mis à l'eau chaque mois avec, à leur bord, l'équipage qui leur est affecté, et ils doivent être manoeuvrés dans l'eau. Dans tous les cas, il doit être satisfait à cette prescription au moins une fois tous les 3 mois.

h) Si les exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours sont effectués alors que le navire fait route, ces exercices doivent, en raison des risques que cela présente, être effectués dans des eaux abritées uniquement et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces exercices.

i) L'éclairage de secours pour le rassemblement et l'abandon doit être mis à l'essai lors de chaque exercice d'abandon du navire.

j) Les exercices peuvent être adaptés en fonction du matériel pertinent prescrit par les présentes règles. Toutefois, si le matériel est transporté à bord du navire à titre volontaire, il doit être utilisé dans les exercices et ceux-ci doivent être adaptés en conséquence.

2. Formation et consignes données à bord

a) Une formation à l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage, doit être donnée à tout nouveau membre de l'équipage le plus tôt possible et, en tout cas, dans les 2 semaines qui suivent son embarquement à bord du navire. Toutefois, si le membre de l'équipage est affecté au navire par roulement à intervalles réguliers, cette formation doit lui être donnée dans les 2 semaines qui suivent son premier embarquement.

b) Des consignes sur l'utilisation des engins de sauvetage du navire et sur la survie en mer doivent être données aux mêmes intervalles que ceux prévus pour les exercices. Des consignes peuvent être données séparément sur les différents éléments du système de sauvetage du navire, mais l'ensemble de l'armement et des engins de sauvetage du navire doit être couvert tous les 2 mois. Chaque membre de l'équipage doit recevoir ces consignes qui doivent porter sur les points suivants, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive:

i) fonctionnement et utilisation des radeaux de sauvetage gonflables du navire, y compris les précautions à prendre avec les chaussures cloutées et autres objets pointus;

ii) problèmes propres à l'hypothermie, soins de première urgence à donner en cas d'hypothermie et dans d'autres cas appropriés;

iii) connaissances spéciales nécessaires pour utiliser les engins de sauvetage du navire par gros temps et mer forte.

c) La formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage sous bossoirs doit être dispensée à bord de chaque navire muni de telles installations, au moins tous les 4 mois. Chaque fois que cela est possible, celle-ci doit comprendre le gonflage et la mise à l'eau d'un radeau de sauvetage. Ce radeau peut être un radeau spécial affecté uniquement à la formation, qui ne fait pas partie du matériel de sauvetage du navire. Le radeau spécial réservé à cet usage doit porter une marque très visible.

3. Mentions dans un journal de bord

Les dates auxquelles les appels ont lieu et le compte rendu des exercices d'abandon du navire, des exercices d'incendie, des exercices visant l'utilisation d'autres engins de sauvetage et des séances de formation à bord doivent être consignés par écrit dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Si l'appel, l'exercice ou la séance de formation n'ont pas intégralement lieu à la

date prescrite, il est fait mention dans le journal de bord des conditions et de l'ampleur de l'appel, de l'exercice ou de la séance de formation qui a eu lieu.

4. Manuel de formation

a) Un manuel de formation doit être disponible dans tous les réfectoires et salles de loisirs de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Ce manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel. Le manuel doit contenir des renseignements détaillés sur les points suivants:

- i) manière d'endosser les brassières de sauvetage et les combinaisons d'immersion, selon le cas;
- ii) rassemblement aux postes assignés;
- iii) embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours, mise à l'eau et dégagement du bord du navire;
- iv) méthode de mise à l'eau depuis l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage;
- v) dégagement des dispositifs de mise à l'eau;
- vi) modes d'emploi et utilisation des dispositifs de protection dans les zones de mise à l'eau, le cas échéant;
- vii) éclairage dans les zones de mise à l'eau;
- viii) emploi de tous les dispositifs de survie;
- ix) emploi de tous les dispositifs de détection;
- x) démonstration illustrée de l'emploi des dispositifs de sauvetage radioélectriques;
- xi) emploi des ancres flottantes;
- xii) emploi des moteurs et des accessoires;
- xiii) récupération des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours, y compris l'arrimage et l'assujettissement;
- xiv) risques que présente l'exposition aux intempéries et nécessité d'avoir des vêtements chauds;
- xv) utilisation optimale des dispositifs à bord des embarcations ou radeaux de sauvetage afin d'assurer la survie;

xvi) méthodes de récupération, notamment utilisation du matériel de sauvetage par hélicoptères (élingues, paniers, brancards), des bouées culottes et des appareils de survie à terre ainsi que de l'appareil lance-amarre du navire;

xvii) toutes autres fonctions énumérées dans le rôle d'appel et dans les consignes en cas de situation critique;

xviii) instructions pour les réparations d'urgence des engins de sauvetage.

b) A bord des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accepter qu'il soit dérogé aux prescriptions de l'alinéa a). Toutefois, des renseignements appropriés sur la sécurité doivent se trouver à bord.

Règle 4 Connaissance des consignes en cas de situation critique

L'Administration doit prendre les mesures qu'elle juge appropriées pour que l'équipage soit suffisamment entraîné aux fonctions qu'il doit remplir en cas de situation critique. Cet entraînement doit porter, selon le cas, sur ce qui suit:

a) types de situations critiques pouvant se produire, telles qu'abordage, incendie et perte par le fond;

b) types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires;

c) nécessité de respecter les principes de survie;

d) importance de la formation et des exercices;

e) nécessité pour chacun d'être prêt à faire face à toute situation critique et de toujours connaître:

i) les renseignements figurant dans le rôle d'appel et en particulier:

– les fonctions spécifiques de chaque membre de l'équipage dans toute situation critique;

– la station d'embarcation ou de radeau de sauvetage à laquelle doit se rendre chaque membre de l'équipage;

– les signaux invitant tous les membres de l'équipage à se rendre à leurs stations d'embarcation ou de radeau de sauvetage ou postes d'incendie;

ii) l'emplacement de sa brassière de sauvetage et des brassières de sauvetage de rechange;

iii) l'emplacement des commandes des avertisseurs d'incendie;

iv) les moyens d'évacuation;

v) les conséquences des réactions de panique;

f) mesures à prendre pour le hissage par hélicoptère des personnes se trouvant à bord des navires et des embarcations et radeaux de sauvetage;

g) mesures à prendre en cas d'appel aux stations d'embarcation ou de radeau de sauvetage et notamment:

i) mettre des vêtements appropriés;

ii) endosser une brassière de sauvetage;

iii) rassembler d'autres moyens de protection tels que des couvertures, si on en a le temps;

h) mesures à prendre au cas où un navire doit être abandonné et y compris:

i) comment embarquer dans les embarcations ou les radeaux de sauvetage à partir des navires et de la mer;

ii) comment sauter à l'eau à partir d'une certaine hauteur et réduire les risques de blessures lors de l'entrée dans l'eau;

i) mesures à prendre dans l'eau, notamment:

i) comment survivre dans les cas suivants:

– incendie ou présence d'hydrocarbures sur l'eau;

– basses températures;

– eaux infestées de requins;

ii) comment redresser une embarcation ou un radeau de sauvetage qui a chaviré;

- j) mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, consistant notamment à:

i) écarter rapidement l'embarcation ou le radeau de sauvetage du navire;

ii) se protéger du froid ou d'une chaleur extrême;

iii) utiliser une ancre flottante;

iv) assurer une veille visuelle;

v) recueillir les survivants et leur administrer des soins;

vi) faciliter le repérage par d'autres personnes;

vii) vérifier le matériel disponible à bord des embarcations ou des radeaux de sauvetage et utiliser ce matériel de manière appropriée;

- viii) rester, dans la mesure du possible, dans le voisinage;
- k) principaux dangers auxquels sont exposés les survivants et principes généraux de survie, y compris:
 - i) précautions à prendre dans les climats froids;
 - ii) précautions à prendre dans les climats tropicaux;
 - iii) exposition au soleil, au vent, à la pluie et à la mer;
 - iv) importance d'un habillement approprié;
 - v) mesures de protection à bord des embarcations et radeaux de sauvetage;
 - vi) effets de l'immersion dans l'eau et de l'hypothermie;
 - vii) importance de la conservation des liquides de l'organisme;
 - viii) protection contre le mal de mer;
 - ix) emploi approprié de l'eau douce et des aliments;
 - x) effets résultant de l'ingestion d'eau de mer;
 - xi) moyens disponibles pour faciliter le repérage par d'autres personnes;
 - xii) importance du maintien d'un bon moral;
- l) mesures à prendre en ce qui concerne la lutte contre l'incendie:
 - i) utilisation des manches d'incendie avec différents ajutages;
 - ii) utilisation des extincteurs d'incendie;
 - iii) connaissance de l'emplacement des portes d'incendie;
 - iv) utilisation d'un appareil respiratoire.»

CHAPITRE IX

Remplacer le texte actuel du chapitre IX (règles 128 à 146) par le texte suivant:

«RADIOCOMMUNICATIONS

PARTIE A

APPLICATION ET DEFINITIONS

Règle 1

Application

1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.

Toutefois, l'Administration peut retarder la mise en oeuvre des dispositions applicables aux navires existants jusqu'au 1^{er} février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Protocole, si celle-ci est ultérieure.

2. Aucune disposition du présent chapitre ne peut empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2

Termes et définitions

1. Pour l'application du présent chapitre, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous:

a) «Communications de passerelle à passerelle» désigne les communications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.

b) «Veille permanente» signifie que la veille radioélectrique en question ne doit pas être interrompue si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception du navire est gênée ou empêchée par les communications que ce navire effectue ou pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

c) «Appel sélectif numérique (ASN)» désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

d) «Télégraphie à impression directe» désigne des techniques de télégraphie automatiques qui satisfont aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

e) «Radiocommunications d'ordre général» désigne le trafic ayant trait à l'exploitation et à la correspondance publique, autre que les messages de détresse, d'urgence et de sécurité, qui est acheminé au moyen de la radioélectricité.

f) «INMARSAT» désigne l'Organisation créée en vertu de la Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), adoptée le 3 septembre 1976.

g) «Service NAVTEX international» désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 518 kHz de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue anglaise.

h) «Repérage» désigne la localisation de navires, d'aéronefs, d'unités ou de personnes en détresse.

i) «Renseignements sur la sécurité maritime» désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

j) «Service par satellites sur orbite polaire» désigne un service qui repose sur l'utilisation de satellites sur orbite polaire pour la réception et la retransmission des alertes de détresse émanant de RLS par satellite et qui permet d'en déterminer la position.

k) «Règlement des radiocommunications» désigne le Règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

l) «Zone océanique A1» désigne une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par une Partie.

m) «Zone océanique A2» désigne une zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par une Partie.

n) «Zone océanique A3» désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

o) «Zone océanique A4» désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

2. Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans le présent chapitre et qui sont définies dans le Règlement des radiocommunications ont les significations données dans ledit règlement.

Règle 3

Exemptions

1. Les Parties au Protocole estiment qu'il est particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre; néanmoins, l'Administration peut accorder à titre individuel, à certains navires, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions des règles 6 à 10 et 14(7), à condition:

a) que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à la règle 4; et

b) que l'Administration ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité de tous les navires.

2. Une exemption de l'application d'une prescription du présent chapitre peut être seulement accordée aux termes du paragraphe 1:

- a) si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des règles 6 à 10 et 14(7) n'est ni raisonnable ni nécessaire;
- b) dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé; ou
- c) si le navire doit être définitivement retiré du service dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole, ou du 1er février 1999 si cette dernière date est postérieure.

3. Chaque Administration doit soumettre à l'Organisation, dès que possible après le 1er janvier de chaque année, un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes 1 et 2 au cours de l'année civile précédente et donnant les motifs de ces exemptions.

Règle 4

Fonctions à assurer

Tout navire à la mer doit pouvoir:

- a) sous réserve des dispositions des règles 7 1 a) et 9 1 d) iii), émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent;
- b) recevoir des alertes de détresse dans le sens côtière-navire;
- c) émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;
- d) émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
- e) émettre et recevoir des communications sur place;
- f) émettre et, conformément aux prescriptions de la règle X/3 6, recevoir des signaux destinés au repérage;
- g) émettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime;
- h) émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 de la règle 14; et
- i) émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

PARTIE B

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

Règle 5

Installations radioélectriques

1. Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de la règle 4 sur les fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la règle 3, aux prescriptions de la règle 6 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions des règles 7, 8, 9 ou 10.

2. Toute installation radioélectrique:

a) doit être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement et de façon à assurer sa compatibilité électromagnétique avec les autres équipements et systèmes et à éviter toute interaction nuisible de ces matériels;

b) doit être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles;

c) doit être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables;

d) doit être munie d'un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante les commandes radioélectriques nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique; et

e) doit comporter bien en évidence une inscription de l'indicatif d'appel, de l'identité de la station du navire et des autres codes qui peuvent servir à l'exploitation de l'installation radioélectrique.

3. La commande des voies radiotéléphoniques en ondes métriques requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où le navire est commandé; au besoin, il devrait être possible d'établir des liaisons radiotéléphoniques depuis les ailes de la passerelle de navigation. Il peut être satisfait à cette dernière disposition en utilisant du matériel à ondes métriques portatif.

Règle 6

Matériel radioélectrique – Dispositions générales

1. Sauf disposition contraire de la règle 9(4), tout navire doit être pourvu:

a) d'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir:

i) par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire; et

ii) en radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (voie 6 156,650 MHz (voie 13 et 156,800 MHz (voie 16);

b) d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa a) i) ou y être incorporée;

c) d'un répondeur radar pouvant fonctionner dans la bande des 9 GHz:

i) qui doit être arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement; et

ii) qui peut être l'un de ceux prescrits à la règle VII/14 pour les embarcations et radeaux de sauvetage;

d) d'un récepteur permettant de recevoir les messages diffusés dans le cadre du service NAVTEX international, si le navire effectue des voyages dans une zone où un service NAVTEX international est assuré;

e) d'un dispositif radioélectrique permettant de recevoir les renseignements sur la sécurité maritime diffusés dans le cadre du système d'appel de groupe amélioré d'INMARSAT, si le navire effectue des voyages dans une zone couverte par INMARSAT mais où un service NAVTEX international n'est pas assuré. Peuvent toutefois être exemptés de l'application de cette prescription les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans des zones où il est assuré un service de diffusion télégraphique à impression directe, sur ondes décimétriques, de renseignements sur la sécurité maritime et qui sont équipés de matériel permettant de recevoir ces émissions.

f) sous réserve des dispositions de la règle 7(3), d'une radiobalise de localisation des sinistres par satellite (RLS par satellite) qui doit:

i) pouvoir émettre une alerte de détresse soit dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire fonctionnant dans la bande des 406 MHz, soit, si le navire effectue seulement des voyages à l'intérieur de zones couvertes par INMARSAT, dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT fonctionnant dans la bande des 1,6 GHz;

ii) être installée dans un endroit d'accès aisé;

iii) pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

iv) pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et

v) pouvoir être déclenchée manuellement.

2. Jusqu'au 1^{er} février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire doit, en plus, être équipé d'un récepteur radioélectrique permettant d'assurer une veille radiotéléphonique sur la fréquence de détresse 2182 kHz.

3. Jusqu'au 1^{er} février 1999 si le Protocole entre en vigueur avant cette date, tout navire doit, à moins qu'il n'effectue des voyages uniquement dans la zone océanique A1, être équipé d'un dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur la fréquence 2 182 kHz.

4. L'Administration peut exempter les navires construits le 1^{er} février 1997 ou après cette date des prescriptions des paragraphes 2 et 3.

Règle 7

Matériel radioélectrique – Zone océanique A1

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 doit être pourvu d'une installation radioélectrique qui puisse déclencher l'émission d'alertes de détresse, dans le sens navire-côtière, depuis le poste de navigation habituel du navire, et qui fonctionne:

a) soit sur ondes métriques par ASN; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS prescrite au paragraphe 3, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

b) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

c) soit sur ondes hectométriques par ASN, si le navire effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques;

d) soit sur ondes décamétriques par ASN;

e) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant:

i) une station terrienne de navire INMARSAT; ou

ii) la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. L'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 6(1)a) doit permettre en outre d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie.

3. Les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 peuvent, au lieu de la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), avoir à bord une RLS qui doit:

a) pouvoir émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en ondes métriques et permettre le repérage par un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz;

b) être installée dans un endroit d'accès aisé;

c) pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

d) pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et

e) pouvoir être déclenchée manuellement.

Règle 8

Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1 et A2

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà de la zone océanique A1 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A2 doit être pourvu:

a) d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences:

i) 2187,5 kHz par ASN; et

ii) 2182 kHz en radiotéléphonie;

b) d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa a) i) ou y être incorporée; et

c) de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes hectométriques et qui fonctionne:

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f, laquelle peut être installée à proximité du poste de navigation habituel du navire ou être déclenchée à distance depuis ce poste;

ii) soit sur ondes décamétriques par ASN;

iii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant une station terrienne de navire INMARSAT ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Les installations radioélectriques spécifiées au paragraphe 1a) et c) doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

3. Le navire doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant:

a) soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1a);

b) soit une station terrienne de navire INMARSAT.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6(1)a) i) et 6(1) b) les navires construits avant le 1er février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A2, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

Règle 9

Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1, A2 et A3

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 2, être pourvu:

a) d'une station terrienne de navire INMARSAT qui permette:

i) d'émettre et de recevoir des communications de détresse et de sécurité en utilisant la télégraphie à impression directe;

ii) de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires;

iii) de maintenir une veille pour la réception des alertes de détresse émises dans le sens côtière-navire, y compris celles qui sont destinées à des zones géographiques spécifiquement définies;

iv) d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant soit la radiotéléphonie, soit la télégraphie à impression directe; et

b) d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences:

i) 2 187,5 kHz par ASN; et

ii) 2 182 kHz en radiotéléphonie; et

c) d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa b) i) ou y être incorporée; et

d) de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne:

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

ii) soit sur ondes décamétriques par ASN;

iii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT, en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 1, être pourvu:

a) d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1605 kHz et 4000 kHz et entre 4000 kHz et 27 500 kHz au moyen:

i) de l'ASN;

ii) de la radiotéléphonie; et i

iii) de la télégraphie à impression directe; et

b) d'un appareil permettant de maintenir une veille par ASN sur les fréquences 2187,5 kHz et 8414,5 kHz et sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz; il doit être possible, à tout moment, de choisir l'une quelconque de ces fréquences ASN de détresse et de sécurité. Cet appareil peut être distinct du matériel prescrit à l'alinéa a) ou y être incorporé; et

c) de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière dans le cadre d'un service de radiocommunications qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes décamétriques et qui fonctionne:

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à l'alinéa f) du paragraphe 1 de la règle 6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

ii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant une station terrienne de navire INMARSAT ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste; et

d) en outre, les navires doivent pouvoir émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1605 kHz et 4000 kHz et entre 4000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit à l'alinéa a).

3. Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1a), 1b), 1d), 2a) et 2c) doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6 1 a) i) et 6 1 b) les navires construits avant le 1er février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones

océaniques A2 et A3, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

Règle 10

Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1, A2, A3 et A4

1. Outre qu'ils doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 6, les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent être pourvus des installations et du matériel radioélectriques prescrits à la règle 9(2), à cette exception près que le matériel prescrit à la règle 9(2)c) ii) ne doit pas être accepté en remplacement de celui prescrit à la règle 9(2)c) i) qui doit toujours être mis en place. Les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent satisfaire, en outre, aux prescriptions de la règle 9(3).

2. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6(1)a) i) et 6(1)b) les navires construits avant le 1^{er} février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2, A3 et A4, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

Règle 11

Veilles

1. Tout navire à la mer doit assurer une veille permanente:

a) par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 6(1)b), équipé d'une installation radioélectrique à ondes métriques;

b) sur la fréquence ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 8(1)b) ou de la règle 9(1)c), équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques;

c) sur les fréquences ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est, en application des prescriptions de la règle 9 2 b) ou de la règle 10(1), équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques.

Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration;

d) pour les alertes de détresse transmises par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 9 1 a), équipé d'une station terrienne de navire INMARSAT.

2. Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de renseignements sur la sécurité maritime sur la fréquence ou les fréquences de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve.

3. Jusqu'au 1^{er} février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

4. Jusqu'au 1^{er} février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, assurer une veille permanente sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2182 kHz. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

Règle 12

Sources d'énergie

1. Une source d'énergie électrique suffisante pour faire fonctionner les installations radioélectriques et pour charger toutes les batteries faisant partie de la ou des sources d'énergie de réserve des installations radioélectriques doit être disponible en permanence pendant que le navire est à la mer.

2. Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout navire pour alimenter les installations radioélectriques afin d'assurer les communications de détresse et de sécurité, en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours du navire. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 6 1 a), selon la ou les zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle 8 1 a), soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle 9 2 a) ou à la règle 10 1), soit la station terrienne de navire INMARSAT prescrite à la règle 9 1 a) et l'une des charges supplémentaires mentionnées aux paragraphes 4, 5 et 8, pendant une durée d'au moins:

a) à bord des navires neufs:

i) trois heures, ou

ii) une heure, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques, et peut assurer une alimentation en énergie pendant une durée de six heures au moins;

b) à bord des navires existants:

i) six heures, si la source d'énergie électrique de secours n'a pas été prévue ou ne satisfait pas pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques; ou

ii) trois heures, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques; ou

iii) une heure, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques, et peut assurer une alimentation en énergie pendant une durée de six heures au moins.

Il n'est pas nécessaire que la ou les sources d'énergie de réserve alimentent en même temps les installations radioélectriques à ondes décamétriques et celles à ondes hectométriques indépendantes.

3. La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

4. Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux des autres installations radioélectriques mentionnées au paragraphe 2) ou davantage peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, au paragraphe 2a) ou 2b), l'installation radioélectrique à ondes métriques et:

a) toutes les autres installations radioélectriques qui peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps; ou

b) celle des autres installations radioélectriques qui consomme le plus d'énergie, si l'on ne peut relier qu'une des autres installations radioélectriques à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps que l'installation radioélectrique à ondes métriques.

5. La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit à la règle 5 2 d).

6. Lorsqu'une source d'énergie de réserve est constituée d'une ou de plusieurs batteries d'accumulateurs rechargeables:

a) un moyen de recharger automatiquement ces batteries doit être prévu, qui soit capable de les recharger, jusqu'à la capacité minimale requise, dans un délai de 10 heures; et

b) la capacité de la ou des batteries doit être vérifiée suivant une méthode appropriée, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque le navire n'est pas à la mer.

7. Les batteries d'accumulateurs qui constituent une source d'énergie de réserve doivent être placées et installées de manière à:

a) assurer le service le meilleur;

b) avoir une durée de vie raisonnable;

c) offrir un degré de sécurité raisonnable;

d) demeurer à des températures conformes aux spécifications du fabricant, qu'elles soient en charge ou au repos; et

e) fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, au moins le nombre minimal d'heures de fonctionnement prescrit, quelles que soient les conditions météorologiques.

8. Si une installation radioélectrique prescrite au présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements du navire pour fonctionner correctement, des moyens doivent être prévus pour garantir que ces données lui seront fournies continuellement en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire.

Règle 13

Normes de fonctionnement

1. Tout le matériel auquel s'applique le présent chapitre doit être d'un type approuvé par l'Administration. Sous réserve du paragraphe 2, ce matériel doit satisfaire à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.
2. L'Administration peut, à sa discrétion, exempter le matériel installé avant les dates prescrites à la règle 1, de la pleine application des normes de fonctionnement appropriées à condition que ce matériel soit compatible avec celui qui satisfait aux normes de fonctionnement et compte dûment tenu des critères que l'Organisation pourrait adopter au sujet de ces normes.

Règle 14

Prescriptions relatives à l'entretien

1. Le matériel doit être conçu de manière que les éléments principaux puissent être remplacés aisément, sans qu'il soit besoin de procéder à de nouveaux étalonnages ou réglages compliqués.
2. S'il y a lieu, le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.
3. Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour que le matériel soit exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation.
4. Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.
5. L'Administration doit veiller à ce que le matériel radioélectrique prescrit au présent chapitre soit entretenu de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de la règle 4 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.
6. A bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A1 et A2, la disponibilité doit être assurée par l'application de méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien électronique en mer, ou d'une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.
7. A bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 et A4, la disponibilité doit être assurée par l'application d'une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration, compte tenu des recommandations de l'Organisation. Toutefois, l'Administration peut exempter un navire de l'obligation d'utiliser deux méthodes et autoriser l'utilisation d'une seule méthode, compte tenu du type de navire et de son mode d'exploitation.
8. Alors que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées à la règle 4, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites à la règle 4 h) comme rendant un navire inapte à prendre la mer ou comme constituant une raison suffisante pour retenir le navire dans un port où il n'est guère facile de

procéder à la réparation, sous réserve que ce navire soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse et de sécurité.

Règle 15

Personnel chargé des radiocommunications

Tout navire doit avoir à bord du personnel dont les qualifications en matière de radiocommunications de détresse et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'Administration. Le personnel doit être titulaire des certificats spécifiés, comme il convient, dans le Règlement des radiocommunications, l'un quelconque des membres de ce personnel pouvant être désigné principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse.

Règle 16

Registre de bord radioélectrique

Tous les événements intéressant le service de radiocommunications qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.»

CHAPITRE X

Remplacer le texte actuel et le titre du chapitre X (règles 147 à 154) par ce qui suit:

«EQUIPEMENT ET DISPOSITIONS REQUIS A BORD POUR LA NAVIGATION

Règle 1

Application

Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs et existants.

Règle 2

Exemptions

L'Administration peut exempter tout navire de toute disposition du présent chapitre si elle estime qu'en raison de la nature de la traversée ou de la proximité de la terre, l'application de cette disposition n'est pas indispensable.

Règle 3

Matériel de navigation de bord

1. a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être pourvus:

i) d'un compas magnétique étalon, sauf dans les cas prévus à l'alinéa d);

ii) d'un compas de route magnétique, à moins que les renseignements sur le cap donnés par le compas étalon prévu au sous-alinéa i) ne soient fournis au poste principal de commande, sous une forme clairement lisible par le timonier;

iii) de moyens appropriés de communication entre l'emplacement du compas étalon et le poste habituel de contrôle de la navigation qui soient jugés satisfaisants par l'Administration; et

iv) de moyens permettant de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

b) Chaque compas magnétique visé à l'alinéa a) doit être convenablement compensé et le tableau ou la courbe des déviations résiduelles doit se trouver à bord à tout moment.

c) Il doit exister à bord un compas magnétique de rechange qui puisse être utilisé à la place du compas étalon, à moins que le navire ne soit pourvu d'un compas de route tel que celui mentionné au sous-alinéa a) ii) ou d'un gyrocompas.

d) Si elle estime qu'il n'est ni raisonnable ni nécessaire d'exiger la présence à bord d'un compas magnétique étalon et si la nature du voyage, la proximité du navire de la terre ou le type du navire ne justifient pas l'utilisation d'un compas étalon, l'Administration peut exempter de cette obligation des navires ou des catégories de navires déterminés, à condition qu'ils aient tous à leur bord un compas de route satisfaisant.

2. Les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres doivent, dans la mesure où l'Administration le juge raisonnable et possible en pratique, être pourvus d'un compas de route et de moyens permettant de prendre des relèvements.

3. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions suivantes:

- a) le gyrocompas principal ou un répéteur de gyrocompas doit être clairement lisible par le timonier au poste principal de commande;
- b) les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent être pourvus d'un ou de plusieurs répéteurs de gyrocompas convenablement placés pour permettre de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

4. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1er septembre 1984 doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions du paragraphe 3.

5. Les navires pourvus de postes de commande de secours de l'appareil à gouverner doivent être au moins pourvus d'un téléphone ou d'autres moyens de communication permettant de relayer les renseignements sur le cap à ces postes. En outre, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er février 1992 ou après cette date doivent être pourvus de moyens permettant de transmettre des relèvements visuels aux postes de commande de secours.

6. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date et les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1er septembre 1984 doivent être pourvus d'une installation radar. A compter du 1er février 1995, cette installation radar doit être capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz. En outre, après le 1er février 1995, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 35 mètres doivent être pourvus d'une installation radar capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz.

L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions du paragraphe 16 les navires d'une longueur égale ou supérieure à 35 mètres mais inférieure à 45 mètres, sous réserve que le matériel soit pleinement compatible avec le répondeur radar de recherche et de sauvetage.

7. A bord des navires d'une longueur inférieure à 35 mètres qui sont munis d'un équipement radar, l'installation doit être jugée satisfaisante par l'Administration.

8. Des installations de pointage des renseignements radar doivent être prévues sur la passerelle de navigation des navires qui, conformément aux prescriptions du paragraphe 6, doivent être pourvus d'une installation radar.

A bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date, les installations de pointage doivent être au moins aussi efficaces qu'un appareil de pointage à réflecteur.

9. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 25 mai 1980 et les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 25 mai 1990 ou après cette date doivent être pourvus d'un sondeur à ultrasons.

10. Les navires d'une longueur inférieure à 45 mètres doivent être pourvus de moyens appropriés jugés satisfaisants par l'Administration pour déterminer la hauteur d'eau sous le navire.

11. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse et de distance.

12. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1er septembre 1984 et tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date doivent être équipés de dispositifs indiquant l'angle du gouvernail, la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que, si le navire est muni d'hélices à pales orientables ou de propulseurs latéraux, le pas et le mode de fonctionnement de ces hélices. Tous ces indicateurs doivent être lisibles depuis le poste de contrôle.

13. Sous réserve des dispositions de la règle I/6, bien que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en bon état de fonctionnement les appareils mentionnés aux paragraphes 1 à 12, un défaut de fonctionnement des appareils ne doit pas être considéré comme rendant le navire inapte à prendre la mer ou comme un motif suffisant pour retarder son départ d'un port où les réparations ne peuvent être effectuées.

14. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent être pourvus d'un radiogoniomètre. L'Administration peut exempter un navire de cette prescription si elle estime que la présence d'un tel matériel à bord n'est ni raisonnable ni nécessaire ou si le navire est pourvu d'un autre matériel de radionavigation qui convienne tout au long des voyages prévus.

15. Jusqu'au 1er février 1999, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits le 25 mai 1980 ou après cette date mais avant le 1er février 1995, doivent être pourvus d'un matériel radioélectrique permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse.

16. Tout matériel installé conformément à la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Administration. Le matériel installé à bord d'un navire le 1er septembre 1984 ou après cette date doit être conforme à des normes de fonctionnement appropriées équivalant au moins à celles adoptées par l'Organisation. L'Administration peut décider que le matériel n'a pas à être pleinement conforme aux normes de fonctionnement le concernant s'il a été installé avant l'adoption de ces

normes, compte dûment tenu des critères recommandés que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec lesdites normes.

Règle 4

Instruments et documents nautiques

Tout navire doit, à la satisfaction de l'Administration, être pourvu d'instruments nautiques appropriés, de cartes, d'instructions nautiques, de livres des phares, d'avis aux navigateurs et d'annuaires des marées appropriés et tenus à jour ainsi que de toutes les autres publications nautiques nécessaires au cours du voyage prévu.

Règle 5

Equipement de signalisation

1. Il doit être prévu un fanal de signalisation diurne qui ne doit pas être alimenté exclusivement par la source principale d'énergie électrique. De toute manière, la source d'énergie doit comporter une pile portable.
2. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent être équipés d'un jeu complet de pavillons et de flammes afin de pouvoir émettre des messages au moyen du Code international de signaux.
3. Tous les navires qui, conformément aux dispositions du présent Protocole, sont tenus de posséder des installations radioélectriques, doivent être munis du Code international de signaux.

Cette publication doit également être présente à bord de tout autre navire qui, de l'avis de l'Administration, peut en avoir l'usage.

Règle 6

Visibilité à la passerelle de navigation

1. Les navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
 - a) Depuis le poste d'où le navire est commandé, la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne doit pas être obstruée sur plus de deux longueurs de navire ou sur plus de 500 mètres, si cette seconde distance est inférieure, sur 10 degrés d'un bord et de l'autre, quels que soient le tirant d'eau et l'assiette du navire.
 - b) Aucune zone aveugle en raison des appareils de pêche ou des autres obstacles situés à l'extérieur de la timonerie sur l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste d'où le navire est commandé ne doit dépasser 10 degrés. L'arc des zones aveugles ne doit pas dépasser 20 degrés au total. Les zones dégagées qui sont situées entre les zones aveugles ne doivent pas être inférieures à 5 degrés. Toutefois, la visibilité décrite à l'alinéa a) ne doit comporter aucune zone obstruée supérieure à 5 degrés.
 - c) Le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit se trouver à une hauteur au-dessus du pont aussi faible que possible. Ce bord inférieur ne doit en aucun cas faire obstacle à la visibilité vers l'avant décrite dans la présente règle.

d) Le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit permettre à une personne dont les yeux se trouvent à une hauteur de 1800 millimètres au-dessus du pont du château de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste d'où le navire est commandé lorsque le navire tangue par mer forte. Toutefois, si l'Administration estime qu'une hauteur d'yeux de 1800 millimètres n'est ni raisonnable ni pratique, elle peut la réduire jusqu'à 1600 millimètres au minimum.

e) Le champ de vision horizontal depuis le poste d'où le navire est commandé doit représenter un arc d'au moins 225 degrés qui s'étend depuis l'avant, jusqu'à 22,5 degrés au moins sur l'arrière du travers d'un bord et de l'autre du navire.

f) Depuis chacun des ailerons de passerelle, le champ de vision horizontal doit représenter un arc d'au moins 225 degrés qui commence à l'avant, sur le bord opposé, à 45 degrés au moins par rapport à l'axe du navire et s'étend à l'arrière, sur le même bord, à 180 degrés par rapport à l'axe du navire.

g) Depuis le poste de barre principal, le champ de vision horizontal à l'avant doit représenter un arc de 60 degrés au moins de part et d'autre de l'axe du navire.

h) Le bordé du navire doit être visible depuis l'aileron de passerelle;

et

i) Les fenêtres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

i) les montants d'encadrement des fenêtres de la passerelle de navigation doivent être de dimensions aussi réduites que possible et ne pas se trouver exactement à l'avant d'un poste de travail quelconque;

ii) afin de contribuer à éviter les reflets, les fenêtres avant de la passerelle doivent former avec la verticale un angle de 10 degrés au moins et de 25 degrés au plus, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb;

iii) le vitrage des fenêtres ne doit être ni polarisé, ni teinté; et

iv) quelles que soient les conditions météorologiques, il doit être possible, en permanence, de voir clairement à travers deux au moins des fenêtres avant de la passerelle de navigation et, en fonction de la configuration de la passerelle, à travers un nombre additionnel de fenêtres offrant une vue dégagée.

2. Les navires existants doivent, si cela est possible dans la pratique, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1a) et b). Toutefois, il n'est pas nécessaire d'exiger que des modifications soient apportées à leur structure ou que du matériel soit prévu en supplément.

3. Lorsque l'Administration juge que la présente règle ne peut être appliquée à des navires en raison de leur conception originale, il convient de prévoir des agencements qui assurent un niveau de visibilité aussi proche que possible du niveau prescrit dans la présente règle.»

Appendices

Remplacer les appendices 1 et 2 actuels par ce qui suit:

«APPENDICE

CERTIFICATS ET FICHE D'EQUIPEMENT

1 Modèle de Certificat de sécurité pour navire de pêche

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SECURITE POUR NAVIRE DE PECHE

Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement

(cachet officiel) (Etat)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, sous l'autorité du Gouvernement

(nom de l'Etat)

par

(personne ou organisme autorisé)

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE¹

Nom du navire

Numéro ou lettre distinctifs

Port d'immatriculation

Longueur (L)¹

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'une transformation d'importance majeure

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent conformément aux dispositions de la règle I/2 1 c) ii) ou I/2 1 c) iii)

Date de livraison ou d'achèvement d'une transformation d'importance majeure

IL EST CERTIFIE:

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/6.

2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté:

- .1 que l'état de la coque, des machines et du matériel d'armement, tels qu'ils sont définis à la règle mentionnée ci-dessus, était satisfaisant sous tous les rapports et que le navire était conforme aux prescriptions applicables;

- 2 que le tirant d'eau maximal admissible en exploitation correspondant à chaque condition d'exploitation de ce navire était indiqué dans le manuel de stabilité approuvé en date du

3 Qu'un certificat d'exemption a/n'a pas 1/été délivré.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites prévues à la règle I/6 1 b ii), b) iii) et c)

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

.....

(Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

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

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 1

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 1 est accepté comme valable jusqu'au

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT JUSQU'A CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 2 ou I/11 4

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 2/règle I/11 4, est accepté comme valable jusqu'au

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

ATTESTATION DE VISITES PERIODIQUES

Visite du matériel d'armement:

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 b) ii), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

Visites des installations radioélectriques:

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 b) iii), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Première visite périodique des installations radioélectriques:

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

Deuxième visite périodique des installations radioélectriques:

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

Troisième visite périodique des installations radioélectriques:

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

ATTESTATION DE VISITE INTERMEDIAIRE:

IL EST CERTIFIE que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 c), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

2 Modèle de Certificat d'exemption

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR NAVIRE DE PECHE

(Cachet officiel) (Etat)

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, sous l'autorité du Gouvernement

(nom de l'Etat)

par

(personne ou organisme autorisé)

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE¹

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Longueur (L)¹

IL EST CERTIFIE:

Que le navire est exempté, en vertu de la règle.....

de l'application des prescriptions de

Conditions, s'il en existe, auxquelles le Certificat d'exemption est accordé

Le présent certificat est valable jusqu'au, à condition que le Certificat international de sécurité pour navire de pêche, auquel est joint le présent certificat, reste valable.

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

.....

(Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

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

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 1

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 1, est accepté comme valable jusqu'au

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITE DU CERTIFICAT JUSQU'A CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 2 ou I/11 4

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 2/I/11 4¹, est accepté comme valable jusqu'au

Signé:

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

3 Modèle de supplément au Certificat international de sécurité pour navires de pêche

FICHE D'EQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SECURITE POUR NAVIRE DE PECHE

La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat international de sécurité pour navire de pêche

FICHE D'EQUIPEMENT VISANT A SATISFAIRE AU PROTOCOLE DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TORREMOLINOS SUR LA SECURITE DES NAVIRES DE PECHE, 1977

1 CARACTERISTIQUES DU NAVIRE

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Longueur

2 DETAIL DES ENGINS DE SAUVETAGE

1	Nombre total des personnes pour lesquelles il est prévu des engins desauvetage	.....	
			Bâbord Tribord
2	Nombre total d'embarcations desauvetage	.....	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées (règle VII/18)	.....	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle VII/19)	.....	.....
3	Nombre de canots de secours	.....	.....
3.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations desauvetage indiqué ci-dessus	.....	.....
4	Radeaux de sauvetage	.....	.....
4.1	Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau	.....	.....
4.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
4.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
4.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau	.....	.....

1	Nombre total des personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage	.....
4.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....
4.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....
5	Nombre de bouées de sauvetage	.....
6	Nombre de brassières de sauvetage	.....
7	Combinaisons d'immersion	.....
7.1	Nombre total	.....
7.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....
8	Nombre de moyens de protection thermique ¹	.....
9	Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage	.....
9.1	Nombre de répondeurs radar	.....
9.2	Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	.....

¹) A l'exception de ceux prescrits aux règles VII/17 8 xxxi), VII/20 5) a) xxiv) et VII/23 2 b) xiii).

3 DETAIL DES INSTALLATIONS RADIOELECTRIQUES

	Installations	Equipement à bord
1	Systèmes primaires	.....
1.1	Installation radioélectrique VHF	.....
1.1.1	Codeur ASN	.....
1.1.2	Récepteur de veille ASN	.....

Installations	Equipement à bord
1.1.3 Radiotéléphonie	
1.2 Installation radioélectrique MF	
1.2.1 Codeur ASN	
1.2.2 Récepteur de veille ASN	
1.2.3 Radiotéléphonie	
1.3 Installation radioélectrique MF/HF	
1.3.1 Codeur ASN	
1.3.2 Récepteur de veille ASN	
1.3.3 Radiotéléphonie	
1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe	
1.4 Station terrienne de navire INMARSAT	
2 Moyens secondaires d'alerte	
3 Dispositifs pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime	
3.1 Récepteur NAVTEX	
3.2 Récepteur AGA	
3.3 Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe	
4 RLS par satellite	

Installations	Equipement à bord
4.1 COSPAS-SARSAT	
4.2 INMARSAT	
5 RLS VHF	
6 Répondeur radar de navire	
7 Récepteur de veille fonctionnant sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2 182 kHz ¹	
8 Dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur 2 182 kHz ²	

¹) A moins que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation ne fixe une autre date, cette rubrique n'aura pas à figurer sur la fiche jointe aux certificats délivrés après le 1er février 1999.

² Cette rubrique n'aura pas à figurer sur la fiche jointe aux certificats délivrés après le 1er février 1999.

4 METHODES UTILISEES POUR ASSURER LA DISPONIBILITE DES INSTALLATIONS RADIOELECTRIQUES (règle IX/14)

4.1 Installation en double du matériel

4.2 Entretien à terre

4.3 Capacité d'entretien en mer

IL EST CERTIFIE que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à (Lieu de délivrance de la fiche)

Le

(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche)»