

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2005-2006

28 SEPTEMBRE 2006

Projet de loi relatif à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	5
Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge	6
Avant-projet de loi	37
Avis du Conseil d'État	38

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2005-2006

28 SEPTEMBER 2006

Wetsontwerp betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	5
Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen	6
Voorontwerp van wet	37
Advies van de Raad van State	38

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge est d'application aux navires qui font des voyages internationaux. La Convention fixe des exigences minimales pour les lignes de charge et l'étanchéité à l'eau de navires, en vue de leur sécurité.

La convention instaure un système de visite et de certification qui vise à garantir le respect de ces exigences. Les états doivent veiller au moyen de visites initiales et périodiques à ce que les navires inscrits dans leur registre satisfont aux prescriptions techniques. Les états doivent délivrer les certificats concernés s'il est satisfait à ces exigences techniques. Ce système s'appelle le contrôle de l'état du pavillon. Les états peuvent confier les visites et la certification à des experts externes ou à des sociétés de classification reconnues. L'état du pavillon reste toutefois responsable pour les certificats délivrés et il doit prendre des mesures nécessaires pour garantir l'exécution complète et l'efficacité des visites.

Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge introduit un nouveau système de visite et de certification harmonisé. La périodicité des visites prescrites, ainsi que les règles pour la délivrance des différents certificats, leur validité, leur durée de validité et leur prorogation, sont mis en harmonie avec des systèmes de visite et de certification analogues, établis par d'autres conventions. Il s'agit de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la Convention internationale de 1973-1978 pour la prévention de la pollution par les navires. Le nouveau système de visite et de certification harmonisé permet la coïncidence des visites requises par les différentes conventions. Ainsi il est évité que des navires doivent de nouveau subir une visite peu de temps après une visite précédente, se rapportant à un aspect différent.

Le Protocole de 1988 modifie également quelques règles des annexes techniques de la convention, ainsi que le modèle des différents certificats.

Le protocole est entré en vigueur le 3 février 2000.

Par le biais des visites simultanées le nouveau système de visite et de certification harmonisé vise principalement à réduire les coûts et les pertes économiques pour les propriétaires de navire. Des visites effectuées dans des ports, sur des chantiers ou dans des bassins de radoub, peuvent en effet entraîner pendant plusieurs jours la mise hors de service de navires.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen is van toepassing op schepen die internationale reizen maken. Het verdrag bevat minimumeisen voor de uitwatering en de waterdichtheid van zeeschepen, met het oog op hun veiligheid.

Teneinde de naleving van deze eisen te garanderen, stelt het verdrag een schouwings- en certificatiesysteem in. De staten moeten door middel van initiële en periodieke schouwingen nagaan of de schepen die ingeschreven zijn in hun register voldoen aan de technische eisen. Indien voldaan wordt aan die eisen, moeten de staten de betreffende certificaten afleveren. Dit systeem wordt vlaggenstaatcontrole genoemd. De staten kunnen de schouwingen en de certificatie toevertrouwen aan externe experts of erkende classificatiemaatschappijen. De vlaggenstaat blijft echter verantwoordelijk voor de uitgereikte certificaten en moet maatregelen nemen om de volledigheid en de efficiëntie van de uitgevoerde schouwingen te garanderen.

Het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen voert een nieuw geharmoniseerd schouwings- en certificatiesysteem in. De periodiciteit van de voorgeschreven schouwingen, alsook de regels met betrekking tot de aflevering van de verschillende certificaten, de geldigheid van deze certificaten, hun geldigheidsduur en hun verlenging, worden in overeenstemming gebracht met analoge schouwings- en certificatiesystemen, ingesteld door andere verdragen. Het gaat om het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee en het Internationaal Verdrag van 1973-1978 ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen. In het nieuwe geharmoniseerde schouwings- en certificatiesysteem kunnen de schouwingen vereist in het kader van de verschillende verdragen samenvallen. Aldus wordt voorkomen dat schepen kort na een vorige schouwing alweer een schouwing moeten ondergaan met betrekking tot een ander aspect.

Het Protocol van 1988 wijzigt tevens enkele voorschriften in de technische bijlagen van het verdrag en de vorm van de verschillende certificaten.

Het protocol is in werking getreden op 3 februari 2000.

Het nieuwe geharmoniseerde schouwings- en certificatiesysteem heeft hoofdzakelijk tot doel om de kosten en de economische verliezen voor de scheepseigenaars te verminderen door het laten samenvallen van de schouwingen. Schouwingen die uitgevoerd worden in havens, op werven of in droogdokken kunnen immers tot gevolg hebben dat schepen verschillende dagen buiten werking zijn.

Outre la réduction des frais pour les propriétaires de navires enregistrés en Belgique, l'assentiment à ce protocole et sa ratification auront également des effets favorables sur d'autres plans. La ratification de ce protocole rapportera un meilleur score pour la Belgique dans les tableaux de performance des états du pavillon, publiés par les groupes d'intérêt internationaux des propriétaires de navires. Ce score influence la réputation du pavillon belge. En cas d'un bon score, les armateurs seront plus enclin à porter leurs navires sous le pavillon belge, en vue de renforcer leur position concurrentielle vis à vis des affréteurs. En effet, l'audit de qualité par les affréteurs est largement basé sur le score précité. Pour préserver la position concurrentielle du nombre croissant de navires souhaitant battre le pavillon belge suite au régime fiscal favorable actuellement en vigueur en Belgique, l'assentiment rapide au Protocole de 1988 et sa ratification rapide s'imposent. Finalement, le degré de ratification par la Belgique des conventions de l'Organisation maritime internationale, détermine l'impact de la Belgique sur la politique de cette organisation.

L'attention des honorables membres est attirée sur l'article VI du Protocole de 1988 qui fixe les procédures d'amendement du Protocole de 1988 ainsi que de la Convention de 1966, comprenant une procédure d'amendement avec assentiment tacite pour les annexes techniques.

Les matières réglées par le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ressortent sous la compétence de l'état fédéral. Il ressort de l'article 6, §4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980 que l'autorité fédérale est compétente en matière de prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport.

Conformément à la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, la visite et la certification des navires inscrits dans le registre belge des navires sont effectuées par le service chargé du contrôle de la navigation. Ce service ressort sous la direction générale Transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports.

La Belgique peut ratifier le Protocole de 1988 sans réserve ou autre déclaration.

L'assentiment au Protocole de 1988 et sa ratification n'ont pas d'impacte budgétaire.

L'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime devra être modifié pour l'accorder au Protocole de 1988.

*
* *

Naast de kostenvermindering voor de eigenaars van schepen die in België geregistreerd zijn, zullen de instemming met dit protocol en de ratificatie ervan ook een gunstig effect hebben op verschillende andere vlakken. Aldus zal de ratificatie van dit protocol voor België een betere score opleveren in de vlaggenstaatperformantie-tabellen die door de internationale belangengroepen van de scheepseigenaars gepubliceerd worden. Deze score beïnvloedt de reputatie van de Belgische vlag. Bij een goede score zijn de reders vlugger geneigd hun schepen onder Belgische vlag te brengen met het oog op het verbeteren van hun concurrentiepositie ten aanzien van de bevrachters. De kwaliteitsbeoordeling door de bevrachters is immers grotendeels gesteund op voormelde score. Om die concurrentiepositie te vrijwaren voor het groeiende aantal schepen dat de Belgische vlag wenst te voeren ten gevolge van het gunstige fiscaal regime dat nu in België bestaat, dringen een spoedige instemming met het Protocol van 1988 en ratificatie ervan zich op. Ten slotte bepaalt de mate waarin België de verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie heeft geratificeerd de impact van België op het beleid van deze organisatie.

De aandacht van de geachte leden wordt gevestigd op artikel VI van het Protocol van 1988 dat de amenderingsprocedures van zowel het Protocol van 1988 als van het Verdrag van 1966 vaststelt waaronder een amenderingsprocedure met stilzwijgende instemming voor de technische bijlagen.

De aangelegenheden die geregeld worden door het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen behoren tot de bevoegdheid van de federale staat. Uit artikel 6, §4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen vloeit voort dat de federale overheid bevoegd is voor de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

De schouwing en certificatie van schepen die ingeschreven zijn in het Belgisch scheepsregister wordt krachtens de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen uitgevoerd door de met de scheepvaartcontrole belaste dienst. Deze dienst ressorteert onder het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

België kan het Protocol van 1988 ratificeren zonder een voorbehoud of een andere verklaring.

De instemming met het Protocol van 1988 en de ratificatie ervan hebben geen budgettaire weerslag.

Het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartspectiereglement zal moeten worden gewijzigd om het in overeenstemming te brengen met het Protocol van 1988.

*
* *

En date du 22 mai 2006 le Conseil d'État a donné son avis sur l'avant-projet de loi. (Avis n° 40.321/4).

Suite à l'avis du Conseil d'État, le projet de loi ne sera pas complété par une disposition qui prévoit l'obligation pour le gouvernement de communiquer aux Chambres législatives, dans un délai déterminé, les amendements adoptés en application de l'article VI du Protocole de 1988.

En effet, il doit exister une certaine uniformité avec d'autres projets de loi portant assentiment aux traités dans lesquels se posaient des problèmes semblables et dans lesquels aucune disposition complémentaire n'a été ajoutée.

Le Conseil d'État n'avait pas de remarques à formuler concernant ces projets de loi. (Voir Avis n° 37.834/3 concernant un avant-projet de loi « portant assentiment au protocole à la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance, de 1979, relatif aux métaux lourds, et aux Annexes, faits à Aarhus le 24 juin 1998 »; Avis n° 38.031/3 concernant un avant-projet de loi « portant assentiment à la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, et aux annexes A, B, C, D, E et F, faites à Stockholm le 22 mai 2001 ».)

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT.

Op 22 mei 2006 heeft de Raad van State zijn advies gegeven met betrekking tot het voorontwerp van wet. (Advies nr. 40.321/4).

Ten gevolge van het advies van de Raad van State zal het ontwerp van wet niet aangevuld worden met een bepaling luidens welke de regering de wijzigingen die zijn aangenomen met toepassing van artikel VI van het Protocol van 1988 binnen een bepaalde termijn aan de wetgevende kamers moet meedelen.

Er dient immers een zekere uniformiteit te bestaan met andere wetsontwerpen houdende instemming met verdragen waarbij zich gelijkaardige problemen stelden en waarbij er geen bijkomende bepaling in het wetsontwerp ingevoerd werd.

Met betrekking tot deze wetsontwerpen had de Raad van State geen opmerkingen te formuleren. (*cf.* Advies nr. 37.834/3 betreffende een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Protocol bij het Verdrag van 1979 betreffende grensoverschrijdende luchtverontreiniging over lange afstand, inzake zware metalen, en met de Bijlagen, gedaan te Aarhus op 24 juni 1998 »; Advies nr. 38.031/3 betreffende een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Verdrag van Stockholm inzake persistente organische verontreinigende stoffen, en met de bijlagen A, B, C, D, E en F, gedaan te Stockholm op 22 mei 2001 ».)

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT.

PROJET DE LOI

 ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Roi est autorisé à adhérer au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988, lequel sortira son plein et entier effet.

Les amendements au Protocole de 1988, ainsi qu'à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, qui sont adoptés en application de l'article VI du Protocole de 1988, sans que la Belgique ne s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 24 septembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Karel DE GUCHT.

Le ministre de la Mobilité,

Renaat LANDUYT.

WETSONTWERP

 ALBERT II,

Koning der Belgen,

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

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Koning wordt gemachtigd toe te treden tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988, dat volkomen gevolg zal hebben.

De wijzigingen van het Protocol van 1988, evenals van het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, die met toepassing van artikel VI van het Protocol van 1988 aangenomen worden, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 24 september 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Karel DE GUCHT.

De minister van Mobiliteit,

Renaat LANDUYT.

PROTOCOLE

de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE

ETANT PARTIES à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966.

RECONNAISSANT que ladite Convention contribue de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires.

RECONNAISSANT EGALEMENT la nécessité d'améliorer encore les dispositions techniques de ladite Convention,

RECONNAISSANT EN OUTRE qu'il est nécessaire d'introduire dans la Convention susmentionnée des dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats qui soient harmonisées avec les dispositions correspondantes d'autres instruments internationaux,

ESTIMANT que le meilleur moyen de faire face à cette nécessité est de conclure un protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER**Obligations générales**

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de ses Annexes, qui font partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à ses Annexes.

2. Les dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommée «la Convention»), à l'exception de l'article 29, s'appliquent entre les Parties au présent Protocole sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. Les parties au présent Protocole appliquent aux navires autorisés à battre le pavillon d'un État qui n'est pas Partie à la Convention et au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

ARTICLE II**Certificats existants**

1. Nonobstant toutes autres dispositions du présent Protocole, tout certificat international de franc-bord, qui est en cours de validité au moment où le présent Protocole entre en vigueur à l'égard du gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

2. Une partie au présent Protocole ne doit pas délivrer de certificat en application et en conformité des prescriptions de la

VERTALING**PROTOCOL**

van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen.

DE PARTIJEN BIJ DIT PROTOCOL,

ZIJNDE PARTIJEN bij het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van Schepen gedaan te Londen op 5 april 1974,

ERKENNENDE de belangrijke bijdrage van hoger vermeld Verdrag tot de bevordering van de veiligheid van schepen en goederen op zee en van de beveiliging van mensenlevens aan boord,

ERKENNENDE de behoefte aan verdere verbeteringen van de technische bepalingen van hoger vermeld Verdrag,

ERKENNENDE de behoefte aan integratie, in hoger vermeld Verdrag, van bepalingen inzake onderzoek en certificatie, in harmonie met overeenstemmende bepalingen in andere internationale aktes,

OVERWEGENDE dat aan deze nood het best wordt tegemoetgekomen door het opstellen van een Protocol aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen,

ZIJN OVEREENGEKOMEN als volgt :

ARTIKEL I**Algemene verplichtingen**

1. De Partijen bij dit Protocol verbinden zich tot het uitvoeren van de bepalingen van dit Protocol en van de bijbehorende Bijlagen die integraal deel uitmaken van dit Protocol. Elke verwijzing naar dit Protocol vormt tegelijk ook een verwijzing naar de bijbehorende Bijlagen.

2. Tussen de Partijen bij dit Protocol zullen de bepalingen gelden van het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen (hierna «het Verdrag» genoemd), met uitzondering van artikel 29, behoudens de wijzigingen en aanvullingen opgenomen in dit Protocol.

3. Wat schepen betreft die het recht hebben te varen onder de vlag van een Staat die geen Partij is bij dit Verdrag en dit Protocol, zullen de Partijen van dit Protocol de vereisten van het Verdrag en van het Protocol toepassen indien nodig om ervoor te zorgen dat dergelijke schepen geen gunstiger behandeling zouden genieten.

ARTIKEL II**Bestaande certificaten**

1. Niettegenstaande andere bepalingen in dit Protocol blijft elk Certificaat van Uitwatering dat geldt op het ogenblik dat dit Protocol in werking treedt voor de regering van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, geldig tot de vervaldag ervan.

2. De partijen bij dit Protocol zullen geen certificaten meer uitreiken krachtens en overeenkomstig de bepalingen van het

Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle qu'adoptée le 5 avril 1966.

ARTICLE III

Communication de renseignements

Les parties au présent Protocole s'engagent à communiquer au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée « l'Organisation ») et à déposer auprès de lui :

a) le texte des lois, décrets, ordonnances, règlements et autres instruments qui ont été promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application du présent Protocole;

b) une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir en leur nom en ce qui concerne les lignes de charge, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires et une description des responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et des conditions de l'autorisation ainsi accordée; et

c) un nombre suffisant de modèles des certificats délivrés par elles, conformément aux dispositions du présent Protocole.

ARTICLE IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1^{er} mars 1989 au 28 février 1990 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par :

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

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

c) adhésion.

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

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

ARTICLE V

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les deux conditions suivantes sont réunies :

a) au moins quinze États dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale

Internationaal Verdrag van 1966 betreffende Uitwatering van Schepen, zoals aangenomen op 5 april 1966.

ARTIKEL III

Informatieverstrekking

De Partijen in dit Protocol verbinden zich ertoe om aan de Secretaris-generaal van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna « de Organisatie » genoemd) mee te delen en aldaar neer te leggen :

(a) de tekst van wetten, besluiten, beschikkingen, instructies en voorschriften en andere aktes die werden afgekondigd aangaande de verschillende aangelegenheden binnen het toepassingsgebied van dit Protocol;

(b) een lijst van aangestelde inspecteurs of erkende organisaties die gemachtigd zijn om namens hen op te treden in de administratie van aangelegenheden inzake uitwatering, teneinde deze lijst mee te delen aan de Partijen die hem ter kennis brengen van hun ambtenaren, en een kennisgeving van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de autoriteit die aan deze aangestelde inspecteurs of erkende organisaties werd verleend;

(c) een voldoende aantal voorbeeldexemplaren van hun certificaten, uitgegeven krachtens de bepalingen van dit Protocol.

ARTIKEL IV

Ondertekening, ratificatie, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol staat open voor ondertekening op de zetel van de Organisatie van 1 maart 1989 tot 28 februari 1990 en blijft daarna open voor toetreding. Krachtens de bepalingen van paragraaf 3 kunnen Staten hun instemming om gebonden te zijn door dit Protocol kenbaar maken door :

(a) ondertekening zonder voorbehoud van ratificatie, aanvaarding of goedkeuring

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

(c) toetreding.

2. Ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een daartoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal van de Organisatie.

3. Alleen Staten die het Verdrag hebben ondertekend zonder voorbehoud, geratificeerd, aanvaard, goedgekeurd of ertoe zijn toetreden, kunnen dit Protocol ondertekenen zonder voorbehoud, ratificeren, aanvaarden, goedkeuren of ertoe toetreden.

ARTIKEL V

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop aan beide volgende voorwaarden voldaan is :

(a) niet minder dan 15 Staten, waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeden niet minder dan 50 % van de bruto tonnage

des navires de commerce ont exprimé leur consentement à être liés par ce protocole conformément aux dispositions de l'article IV, et

b) les conditions d'entrée en vigueur du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sont remplies,

sous réserve que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant le 1^{er} février 1992.

2. À l'égard des États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole après que les conditions de son entrée en vigueur ont été réunies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prennent effet à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette date est postérieure.

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

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à la Convention est réputé avoir été accepté conformément à l'article VI, s'applique au Protocole ou à la Convention sous leur forme modifiée.

ARTICLE VI

Amendements

1. Le présent Protocole et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention peuvent être modifiés par l'une ou l'autre des procédures définies dans les paragraphes ci-après.

2. Amendements après examen par l'Organisation :

a) Tout amendement proposé par une Partie au présent Protocole est soumis au Secrétaire général de l'Organisation et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants à la Convention six mois au moins avant son examen.

b) Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen.

c) Les États qui sont Parties au présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.

d) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa *c)* (ci-après dénommé « Comité de la Sécurité maritime élargi »), à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.

e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa *d)*, les amendements sont communiqués par la Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties au présent Protocole pour acceptation.

van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hebben overeenkomstig artikel IV hun instemming kenbaar gemaakt om er door gebonden te zijn, en

(*b*) er is voldaan aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding van het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee,

op voorwaarde dat dit Protocol niet in werking treedt vóór 1 februari 1992.

2. Voor Staten die een akte van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Protocol hebben neergelegd nadat voldaan werd aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding ervan, maar vóór de feitelijke datum van inwerkingtreding, wordt de ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van kracht ofwel op de datum waarop dit Protocol in werking treedt, ofwel drie maanden na neerlegging van de akte, naargelang welke van de twee gebeurtenissen het laatst optreedt.

3. Elke akte van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die wordt neergelegd na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van neerlegging.

4. Na de datum waarop een amendement van dit Protocol of een amendement van het Verdrag tussen de Partijen bij dit Protocol geacht wordt aanvaard te zijn krachtens artikel VI, heeft elke neergelegde akte van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op dit Protocol of op het Verdrag zoals gemendeerd.

ARTIKEL VI

Wijzigingen

1. Dit Protocol en het Verdrag, zoals tussen de partijen bij dit Protocol, kunnen gewijzigd worden door middel van de verschillende in de volgende leden aangegeven procedures.

2. Wijziging na overweging binnen de Organisatie :

(*a*) Elke wijziging die wordt voorgesteld door een Partij bij dit Protocol, wordt ingediend bij de Secretaris-generaal van de Organisatie die deze dan ten minste zes maanden voordat zij behandeld zal worden toezendt aan alle leden van de Organisatie en aan alle Verdragsluitende regeringen.

(*b*) Elke op de hierboven aangegeven wijze voorgestelde en toegezonden wijziging wordt ter behandeling voorgelegd aan het Maritieme Veiligheidscomité (« Maritime Safety Committee ») van de Organisatie.

(*c*) Staten die Partij zijn bij dit Protocol, ongeacht of ze Lid zijn van de Organisatie zijn gerechtigd deel te nemen aan de werkzaamheden van het Maritieme Veiligheidscomité voor de behandelingen en aanneming van wijzigingen.

(*d*) Wijzigingen worden aangenomen met een twee derde meerderheid van de Partijen bij dit Protocol die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in het Maritieme Veiligheidscomité, uitgebreid zoals bepaald onder subparagraaf (*c*) (en hierna « het uitgebreide Maritieme Veiligheidscomité » genoemd) op voorwaarde dat ten minste een derde van de Partijen aanwezig is op het tijdstip van de stemming.

(*e*) Overeenkomstig het bepaalde onder subparagraaf (*d*), aangenomen wijzigingen worden door de Secretaris-generaal van de Organisatie ter kennis gebracht aan alle Partijen bij dit Protocol teneinde aanvaarding te verkrijgen.

f) i) Un amendement à un article ou à l'Annexe A du présent Protocole ou, entre les parties au présent Protocole, un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties au présent Protocole.

ii) Un amendement à l'Annexe B du présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté :

aa) à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties au présent Protocole pour acceptation; ou

bb) à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.

Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de l'ensemble des flottes de navires de commerce de toutes les Parties, notifient au Secrétaire général de l'Organisation qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

g) i) Un amendement visé à l'alinéa *f) i)* entre en vigueur à l'égard des Parties au présent Protocole qui l'ont accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date six mois après son acceptation par cette Partie.

ii) Un amendement visé à l'alinéa *f) ii)* entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties au présent Protocole, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à cet alinéa et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie pourra notifier au Secrétaire général de l'Organisation qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi au moment de l'adoption de l'amendement en décide ainsi.

3. Amendement par une conférence

a) À la demande d'une Partie au présent Protocole appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner les amendements au présent Protocole et à la Convention.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties pour acceptation.

c) À moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas *f)* et *g)* du paragraphe 2, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

4. *a)* Une partie au présent Protocole ayant accepté un amendement visé à l'alinéa *f) ii)* du paragraphe 2 qui est entré en vigueur n'est pas tenue d'étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire

(f) (i) Een wijziging van een artikel of van Bijlage A bij dit Protocol, of een wijziging van een artikel van het Verdrag, zoals tussen Partijen bij dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop zij is aanvaard door twee derde van de Partijen bij dit Protocol.

(ii) Een wijziging van Bijlage B bij dit Protocol of een wijziging van een Bijlage bij het Verdrag zoals tussen Partijen bij dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard :

(aa) na afloop van twee jaar vanaf de datum waarop zij ter kennis van de Partijen bij dit Protocol is gebracht teneinde aanvaarding te verkrijgen; of

(bb) na afloop van een andere periode, die niet korter mag zijn dan een jaar, indien zulks is bepaald op het tijdstip van de aanneming ervan met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in het uitgebreide Maritieme Veiligheidscomité.

Indien evenwel binnen de aangegeven periode ofwel meer dan een derde van de Partijen, hetzij Partijen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder dan 50 % van de totale bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-generaal van de Organisatie ervan in kennis stellen dat zij bezwaar hebben tegen de wijziging, wordt deze wijziging geacht niet te zijn aanvaard.

(g) (i) Een wijziging bedoeld onder subparagraaf (f)(i) treedt in werking ten aanzien van de Partijen bij dit Protocol die haar hebben aanvaard, zes maanden na de datum waarop zij geacht wordt te zijn aanvaard en ten aanzien van een Partij die haar na die datum aanvaardt, zes maanden na de datum van aanvaarding door die Partij.

(ii) Een wijziging bedoeld onder subparagraaf (f) (ii) treedt in werking ten aanzien van alle Partijen bij dit Protocol, behalve die welke bezwaar tegen de wijziging hebben gemaakt krachtens het bepaalde onder die subparagraaf en die deze bezwaren niet hebben ingetrokken, zes maanden na de datum waarop zij wordt geacht te zijn aanvaard. Vóór de datum die is vastgesteld voor de inwerkingtreding kan elke Partij de Secretaris-generaal van de Organisatie ervan in kennis stellen dat ze zich onthoudt van het geven van uitvoering aan deze wijziging voor een periode van niet langer dan één jaar te rekenen van de datum van de inwerkingtreding ervan, of voor een langere periode, vast te stellen met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in het uitgebreide Maritieme Veiligheidscomité op het tijdstip van aanvaarding van de wijziging.

3. Wijziging door een Conferentie :

(a) Op verzoek van een Partij bij dit Protocol, waarmede door ten minste een derde van de Partijen wordt ingestemd, wordt door de Organisatie een Conferentie van Partijen bijeengeroepen ten einde wijzigingen van dit Protocol en het Verdrag te overwegen.

(b) Iedere door een zodanige Conferentie met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, aangenomen wijziging wordt door de Secretaris-generaal van de Organisatie ter kennis gebracht van alle Partijen teneinde aanvaarding te verkrijgen.

(c) Tenzij de Conferentie anders besluit, wordt de wijziging geacht aanvaard te zijn en treedt zij in werking overeenkomstig de procedures aangegeven in onderscheidenlijk subparagrafen 2 (f), en 2 (g), met dien verstande dat verwijzingen in deze paragrafen naar het uitgebreide Maritieme Veiligheidscomité worden verstaan als verwijzingen naar de Conferentie.

4. (a) Een Partij bij dit Protocol die een wijziging bedoeld onder subparagraaf 2 (f)(ii) die in werking is getreden, heeft aanvaard, is niet verplicht de toepassing van dit Protocol uit te strekken tot de certificaten afgegeven ten behoeve van een schip

habilité à battre le pavillon d'un État Partie qui a, conformément à cet alinéa, élevé une objection contre ledit amendement, et n'a pas retiré cette objection, dans la mesure où ces certificats s'appliquent à des points qui sont visés par l'amendement en question.

b) Une partie au présent Protocole ayant accepté un amendement visé à l'alinéa f) ii) du paragraphe 2 qui est entré en vigueur doit étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire habilité à battre le pavillon d'un État Partie qui a notifié au Secrétaire général de l'Organisation, conformément à l'alinéa g) ii) du paragraphe 2, qu'il se dispense de donner effet à l'amendement.

5. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement fait en application du présent article et qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.

6. Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquées en vertu de l'alinéa g) ii) du paragraphe 2 doivent être adressées par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties au présent Protocole de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

7. Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties au présent Protocole de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

ARTICLE VII

Dénonciation

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

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

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

4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie. Une telle dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation de la Convention prend effet conformément au paragraphe 3) de l'article 30 de la Convention.

ARTICLE VIII

Dépositaire

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

2. Le dépositaire :

a) informe les Gouvernements de tous les États qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is die ingevolge het bepaalde onder die subparagraaf bezwaar heeft gemaakt tegen de wijziging en dit bezwaar niet heeft ingetrokken, doch alleen voor zover de certificaten betrekking hebben op aangelegenheden die vallen onder de desbetreffende wijziging.

(b) Een partij bij dit Protocol die een wijziging bedoeld onder subparagraaf 2(f)(ii) die in werking is getreden, heeft aanvaard, strekt de toepassing van dit Protocol uit tot de certificaten afgegeven ten behoeve van een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is die ingevolge het bepaalde onder subparagraaf 2(g)(ii), aan de Secretaris-generaal van de Organisatie heeft meegedeeld dat hij zich ontheven acht van de verplichting de wijziging ten uitvoer te leggen.

5. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is een krachtens dit artikel tot stand gekomen wijziging die betrekking heeft op de constructie van een schip, alleen van toepassing op de schepen waarvan de kiel is gelegd, of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt, op of na de datum waarop die wijziging in werking treedt.

6. Elke verklaring van aanvaarding van, of van bezwaar tegen een wijziging, en elke kennisgeving gedaan krachtens subparagraaf 2(g)(ii), wordt schriftelijk ter kennis gebracht van de Secretaris-generaal van de Organisatie die alle Partijen bij dit Protocol in kennis stelt van een zodanige kennisgeving en van de datum van ontvangst ervan.

7. De Secretaris-generaal van de Organisatie stelt alle Partijen bij dit Protocol in kennis van wijzigingen die krachtens dit artikel in werking treden, alsmede van de datum waarop elke wijziging in werking treedt.

ARTIKEL VII

Opzegging

1. Dit Protocol kan door elke Partij ten allen tijde worden opgezegd na verloop van een termijn van vijf jaar vanaf de datum waarop dit Protocol in werking treedt voor die Partij.

2. De opzegging geschiedt door neerlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-generaal van de Organisatie.

3. Een opzegging wordt van kracht één jaar, of een langere periode als is aangegeven in de akte van opzegging, na ontvangst ervan door de Secretaris-generaal van de Organisatie.

4. Een opzegging van het Verdrag door een Partij wordt beschouwd als een opzegging van dit Protocol door die Partij. Een dergelijke opzegging wordt van kracht op dezelfde datum als die waarop de opzegging van het Verdrag van kracht wordt overeenkomstig paragraaf (3) van artikel 30 van het Verdrag.

ARTIKEL VIII

Depositaris

1. Dit Protocol wordt neergelegd bij de Secretaris-generaal van de Organisatie (hierna « de depositaris » genoemd).

2. De depositaris :

(a) brengt de regeringen van alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toetreden, op de hoogte van :

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

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

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

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole aux Gouvernements de tous les États qui l'ont signé ou qui y adhèrent.

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

ARTICLE IX

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT A LONDRES, ce onze novembre mil neuf cent quatre-vingt huit.

ANNEXE A

Amendements et adjonctions aux articles de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge

Article 2

Définitions

Remplacer le texte actuel du paragraphe (8) par ce qui suit :

« (8) La *Longueur* utilisée est égale à 96 % de la longueur totale de la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue. »

Ajouter un nouveau paragraphe (9) libellé comme suit :

« (9) La date *anniversaire* désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat pertinent. »

(i) elke nieuwe ondertekening of neerlegging van een akte van ratificering, aanvraag, goedkeuring of toetreding, en van de datum ervan;

(ii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

(iii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol en van de datum van ontvangst ervan en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;

(b) stuurt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toe aan de regeringen van alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, zendt de depositaris een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan aan het Secretariaat van de Verenigde Naties, voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

ARTIKEL IX

Talen

Voorliggend Protocol is opgesteld in één enkel exemplaar in het Arabisch, Chinees, Engels, Frans, Russisch en Spaans, waarvan elk van deze teksten gelijkwaardig authentiek is.

GEDAAN TE LONDEN, elf november, duizend negentienhonderd achtentachtig.

BIJLAGE A

Wijzigingen en toevoegingen aan Artikelen van het Internationale Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van schepen

Artikel 2

Definities

De bestaande tekst van paragraaf (8) wordt vervangen door de volgende :

« (8) « *Lengte* »: 96 % van de totale lengte op een waterlijn op 85 % van de kleinste holte naar de mal, gemeten van de bovenzijde van de kielplaat, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, als deze laatste lengte groter is. Indien de vorm van de voorsteven concaaf is boven de waterlijn op 85 % van de kleinste holte naar de mal, moeten zowel het voorste uiteinde van de totale lengte als de voorkant van de voorsteven worden genomen bij de verticale projectie naar die waterlijn van het achterste punt van het concave gedeelte van de voorsteven (boven die waterlijn). Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, moet de waterlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden genomen. »

Een nieuwe paragraaf (9), met de volgende tekst, wordt toegevoegd :

« (9) « *Verjaardagsdatum* » is de dag en maand van elk jaar die overeenstemt met de vervalddag van het desbetreffende certificaat. »

Articles 3, 12, 16 et 21

Dans le texte actuel de ces articles, supprimer toutes les références à « (1966) » se rapportant au Certificat international de franc-bord.

Article 4

Champ d'application

Remplacer le texte actuel du paragraphe (3) par ce qui suit :

«(3) Sauf disposition expresse contraire, les règles qui font l'objet de l'Annexe I s'appliquent aux navires neufs.»

Article 5

Exceptions

À l'alinéa c) du paragraphe (2), remplacer les mots « Punta Norte » par les mots « Punta Rasa (Cap San Antonio) ».

Article 13

Visites, inspections et apposition de marques

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Visites et apposition de marques »

Dans le texte, aux lignes 1, 4, 7 et 8, remplacer « visite(s), inspection(s) et apposition(s) de marques » par « visite(s) et apposition(s) de marques ».

Article 14

Visites et inspections initiales et périodiques des navires

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Visites initiales, annuelles et de renouvellement »

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

«(1) Tout navire est soumis aux visites définies ci-dessous :

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

b) Une visite de renouvellement effectuée aux intervalles définis par l'Administration, mais au moins une fois tous les cinq ans, sauf lorsque les paragraphes (2), (5), (6) et (7) de l'article 19 sont applicables, qui permet de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

Artikelen 3, 12, 16 en 21

In de bestaande tekst van deze artikelen worden alle verwijzingen naar « (1966) » met betrekking tot het Internationale Certificaat van Uitwatering geschrapt.

Artikel 4

Toepassingsgebied

De bestaande tekst van paragraaf (3) wordt vervangen door de volgende :

«(3) Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, zijn de bepalingen onder bijlage I van toepassing op nieuwe schepen.»

Artikel 5

Uitzonderingen

In paragraaf (2)(c) worden de woorden « Punta Norte » vervangen door « Punta Rasa » (Cabo San Antonio) ».

Artikel 13

Onderzoek, inspectie en het aanbrengen van merken

De bestaande titel wordt vervangen door de volgende :

« Onderzoek en het aanbrengen van merken »

In regels 1, 4 en 7 worden de woorden « onderzoek, inspectie en het aanbrengen van merken » vervangen door « onderzoek en het aanbrengen van merken ».

Artikel 14

Eerste onderzoek, periodieke onderzoeken en inspecties

De bestaande titel wordt vervangen door de volgende :

«Eerste, vernieuwings- en jaarlijkse onderzoeken»

De bestaande tekst wordt vervangen door de volgende :

«(1) Een schip wordt onderworpen aan de hierna gespecificeerde onderzoeken :

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

(b) Een vernieuwingsonderzoek op door de administratie bepaalde intervallen die niet langer mogen zijn dan vijf jaar, behalve in de gevallen waar de paragrafen (2), (5), (6) en (7) van artikel 19 van toepassing zijn. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de constructie, de uitrusting, de inrichting, het materiaal en de verbanddelen volledig eenstemmen met de vereisten van voorliggend Verdrag.

c) Une visite annuelle, effectuée dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du certificat, qui permet de s'assurer :

i) que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge;

ii) que les installations et appareils pour la protection des ouvertures, les rambardes, les sabords de décharge et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage sont en bon état d'entretien;

iii) que les marques de franc-bord sont indiquées de manière correcte et permanente;

iv) que les renseignements prescrits à la règle 10 sont fournis.

(2) Les visites annuelles auxquelles il est fait référence à l'alinéa c) du paragraphe (1) ci-dessus doivent être mentionnées sur le Certificat international de franc-bord ou sur le Certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé à un navire exempté en vertu du paragraphe (2) de l'article 6 de la présente Convention.»

Article 16

Délivrance des certificats

Supprimer le paragraphe (4).

Article 17

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

«*Délivrance ou visa d'un certificat par un autre gouvernement*»

Remplacer le texte actuel du paragraphe (1) par ce qui suit :

«(1) Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre gouvernement contractant, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Convention sont observées, il délivre au navire un certificat international de franc-bord ou en autorise la délivrance et, s'il y a lieu, appose un visa de prorogation sur ce certificat à bord du navire ou autorise l'apposition d'un tel visa, conformément aux dispositions de la présente Convention.»

Au paragraphe (4), supprimer « (1966) ».

Article 18

Forme des certificats

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

«Les certificats sont établis conformément aux modèles qui figurent à l'Annexe III de la présente Convention. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.»

(c) Een jaarlijks onderzoek binnen de 3 maanden vóór of na elke verjaardagsdatum van het certificaat, om er zeker van te zijn dat :

(i) aan de romp of de bovenbouw geen wijzigingen zijn aangebracht die van invloed zijn op de berekeningen tot vaststelling van de plaats van de uitwateringslijn;

(ii) de onderdelen en middelen voor de bescherming van openingen, de verschansingen of het relingwerk, de waterloospoorten en de toegangen tot de verblijven van de bemanning in deugdelijke staat zijn gehouden;

(iii) de vrijboordmerktekens juist en blijvend zijn aangegeven;

(iv) de krachtens voorschrift 10 vereiste inlichtingen verstrekt zijn.

(2) De jaarlijkse onderzoeken bedoeld onder paragraaf (1) (c) van dit artikel, worden aangetekend op het Internationaal Certificaat van Uitwatering of op het Internationale Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering dat wordt afgegeven ten behoeve van een schip dat vrijstelling geniet krachtens paragraaf (2) van artikel 6 van dit Verdrag.»

Artikel 16

Afgifte van certificaten

Paragraaf (4) wordt geschrapt.

Artikel 17

Afgifte van certificaten door een andere regering

De bestaande titel wordt vervangen door de volgende :

«*Afgifte van of aantekening op certificaten door een andere regering*»

De bestaande tekst wordt vervangen door de volgende :

«(1) Een Verdragssluitende regering, kan op verzoek van een andere Verdragssluitende regering, opdracht geven tot onderzoek van een schip indien ze zeker is dat aan de bepalingen van dit Verdrag is voldaan, geeft zij overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, ten behoeve van het schip een Internationaal Certificaat van Uitwatering af of verleent machtiging tot deze afgifte, en waar gepast het certificaat van het schip van een aantekening voorzien overeenkomstig dit Verdrag daartoe machtiging verlenen.»

In paragraaf (4) wordt « (1966) » geschrapt.

Artikel 18

Model van certificaten

De bestaande tekst wordt vervangen door de volgende :

«De certificaten moeten worden opgesteld in de vorm die overeenstemt met de modellen opgenomen in Bijlage III bij dit Verdrag. Indien de gebruikte taal noch het Engels noch het Frans is, moet de tekst een vertaling in een van deze talen bevatten.»

Article 19

Durée de validité des certificats

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« Durée et validité des certificats »

«(1) Le certificat international de franc-bord est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.

(2) *a)* Nonobstant les prescriptions du paragraphe (1), lorsque la visite de renouvellement est effectuée 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 pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de 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 pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant.

c) Lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de 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 pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de 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 proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe (1), à condition que les visites annuelles spécifiées à l'article 14, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

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

(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. Toutefois, 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 pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

(6) Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes du présent article, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassent pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de

Artikel 19

Geldigheidsduur van certificaten

De bestaande tekst wordt vervangen door de volgende :

« Geldigheidsduur en geldigheid van certificaten »

«(1) Een Internationaal Certificaat van Uitwatering wordt afgegeven voor een door de administratie bepaalde tijdsduur van niet meer dan vijf jaar.

(2) *(a)* In weerwil van de bepalingen van paragraaf (1) is, indien een vernieuwingsonderzoek wordt voltooid binnen de drie maanden vóór de vervalddag van het bestaande certificaat, het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het vernieuwingsonderzoek werd voltooid tot een datum die maximum vijf jaar na de vervalddag van het bestaande certificaat valt.

(b) Indien het vernieuwingsonderzoek wordt voltooid na de vervalddag van het bestaande certificaat, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het vernieuwingsonderzoek werd voltooid tot een datum die maximum vijf jaar na de vervalddag van het bestaande certificaat valt.

(c) Indien het vernieuwingsonderzoek meer dan drie maanden vóór de vervalddag van het bestaande certificaat wordt voltooid, is het nieuwe certificaat geldig vanaf de datum waarop het vernieuwingsonderzoek werd voltooid tot een datum die maximum vijf jaar na de datum van voltooiing van het vernieuwingsonderzoek valt.

(3) Indien een certificaat wordt afgegeven voor een tijdsduur van minder dan 5 jaar, mag de administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen tot de maximale, in paragraaf (1) bepaalde tijdsduur, op voorwaarde dat de jaarlijkse onderzoeken bedoeld in artikel 14 en die gelden voor de afgifte van een certificaat voor een tijdsduur van 5 jaar, naar behoren werden uitgevoerd.

(4) Indien, na het vernieuwingsonderzoek bedoeld in paragraaf (1)(b) van artikel 14, geen nieuw certificaat kan worden afgegeven ten behoeve van het schip vóór de vervalddatum van het bestaande certificaat, mag de persoon of organisatie die het onderzoek uitvoert, de geldigheid van het bestaande certificaat verlengen voor een tijdsduur van maximum 5 maanden. Deze verlenging moet op het certificaat worden aangetekend en zal enkel worden verleend indien er geen wijzigingen plaatsvonden in de constructie, de uitrusting, de algemene inrichting, het materiaal of de verbanddelen die het vrijboord van het schip beïnvloeden.

(5) Indien een schip zich ten tijde van het aflopen van de geldigheidsduur van een certificaat niet in een haven bevindt waar het kan worden onderzocht, mag de administratie de geldigheid van het certificaat verlengen. Een dergelijke verlenging mag echter enkel worden verleend om het schip in de staat te stellen zijn reis te voltooien maar de haven waar het moet worden onderzocht, en dan nog enkel in gevallen waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen. Geen enkel certificaat mag aldus worden verlengd voor een tijdsduur van langer dan 3 maanden en een schip ten behoeve waarvan een verlenging werd toegestaan, mag na zijn aankomst in de haven waar het moet worden onderzocht, deze haven niet meer verlaten op grond van die verlenging en zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen. Wanneer het vernieuwingsonderzoek voltooid is, zal het nieuwe certificaat geldig zijn voor een periode van maximaal vijf jaar vanaf de vervalddag van het bestaande certificaat, vóór de verlenging werd verleend.

(6) Ten behoeve van een schip dat op korte reizen wordt ingezet, mag de administratie het certificaat dat niet werd verlengd op grond van de voorgaande bepalingen van dit artikel, verlengen voor een tijdsduur van maximaal één maand aanvangende op de op het certificaat vermelde vervalddatum. Wanneer het vernieu-

renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

(7) 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), (5) et (6). Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

(8) Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à l'article 14 :

a) la date anniversaire figurant sur le certificat 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 qui suit, prescrite par l'article 14, doit avoir lieu aux intervalles stipulés par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;

c) la date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les visites prescrits par l'article 14 ne soient pas dépassés.

(9) Le Certificat international de franc-bord cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

a) si la coque ou les superstructures du navire ont subi des modifications matérielles d'une importance telle qu'il devient nécessaire de lui assigner un franc-bord plus élevé;

b) si les installations et dispositifs mentionnés au paragraphe (1) c) de l'article 14 ne sont pas maintenus en état de fonctionner;

c) si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à la visite prévue au paragraphe (1) c) de l'article 14;

d) si la résistance structurale du navire a été affaiblie au point que celui-ci ne présente plus la sécurité voulue.

(10) a) La durée de validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par une administration à un navire bénéficiant des dispositions du paragraphe (2) de l'article 6 ne doit pas excéder cinq ans. Ce certificat est soumis à une procédure de renouvellement, de visas, de prorogation et d'annulation semblable à celle prévue par le présent article pour le Certificat international de franc-bord.

b) La validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré à un navire bénéficiant d'une exemption au titre du paragraphe (4) de l'article 6 est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré.

(11) Tout certificat délivré à un navire par une administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre État.»

Article 21

Contrôle

Au paragraphe (1) c), remplacer «paragraphe (3)» par «paragraphe (9)».

wingsonderzoek voltooid is, zal het nieuwe certificaat gelden voor een tijdsduur van maximaal 5 jaar vanaf de vervaldag van het bestaande certificaat, vóór de verleende verlenging.

(7) In speciale, door de administratie bepaalde omstandigheden hoeft een nieuw certificaat niet te worden gedateerd vanaf de vervaldatum van het bestaande certificaat zoals vereist door paragrafen (2), (5) en (6). In deze speciale omstandigheden is het nieuwe certificaat geldig voor een tijdsduur van maximaal 5 jaar vanaf de datum van voltooiing van het vernieuwingsonderzoek.

(8) Indien een jaarlijks onderzoek wordt voltooid vóór de in artikel 14 bepaalde periode :

(a) dan wordt de op het desbetreffende certificaat vermelde verjaardagsdatum met een aantekening aangepast tot een datum maximaal 3 maanden na de datum waarop het onderzoek werd voltooid;

(b) dan wordt het daarop volgende, door artikel 14 vereiste jaarlijkse onderzoek afgewerkt op de in dit artikel bepaalde intervallen, met inachtnaam van de nieuwe verjaardagsdatum;

(c) dan mag de vervaldatum onveranderd blijven, op voorwaarde dat een of meer jaarlijkse onderzoeken worden uitgevoerd zodat het maximale interval tussen de door artikel 14 opgelegde onderzoeken niet wordt overtroffen.

(9) Een Internationaal Certificaat van Uitwatering verliest zijn geldigheid in elk van de hierna volgende gevallen :

(a) indien de romp of de bovenbouw van het schip, wijzigingen hebben ondergaan van die aard dat de vaststelling van een groter vrijboord noodzakelijk is;

(b) indien de onderdelen en middelen, vermeld in paragraaf (1) (c) van artikel 14, niet in een deugdelijke toestand werden gehouden;

(c) indien het certificaat geen aantekening vertoont waaruit blijkt dat het schip werd onderzocht overeenkomstig paragraaf (1) (c) van artikel 14;

(d) indien de sterkte van de constructie van het schip zoveel geringer is geworden dat het schip niet meer veilig is.

(10) (a) De geldigheidsduur van een Internationaal Certificaat van Vrijstelling betreffende de Uitwatering afgegeven door een administratie ten behoeve van een schip dat vrijstelling geniet krachtens paragraaf (2), mag niet meer dan 5 jaar bedragen. Een dergelijk certificaat is onderworpen aan de procedures betreffende vernieuwing, aantekening, verlenging- en intrekking van dezelfde aard als die waarin krachtens dit artikel wordt voorzien ten aanzien van een Internationaal Certificaat van Uitwatering.

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

(11) Een door een administratie ten behoeve van een schip afgegeven certificaat, verliest zijn geldigheid bij overdracht van dat schip onder de vlag van een andere Staat.»

Artikel 21

Toezicht

In paragraaf (1)(c) wordt de verwijziging naar «paragraaf (3)» vervangen door «paragraaf (9)»

ANNEXE B

**Amendements et adjonctions aux Annexes
de la Convention internationale de 1966
sur les lignes de charge**

ANNEXE 1

**RÈGLES POUR LA DÉTERMINATION
DES LIGNES DE CHARGE**

Chapitre I

Généralités

Règle 1

Solidité de la coque

Dans le titre, remplacer les mots « Solidité de la coque » par les mots « Solidité du navire ».

Dans la première phrase de la règle, remplacer les mots « de la coque » par les mots « du navire ».

Règle 2

Application

Ajouter les nouveaux paragraphes(6) et (7) ci-après :

« (6) La règle 22 (2) et la règle 27 s'appliquent uniquement aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date à laquelle le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge entre en vigueur ou après cette date.

(7) Les navires neufs, autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe (6), doivent satisfaire soit à la règle 27 de la présente Convention (telle que modifiée), soit à la règle 27 de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (telle qu'adoptée le 5 avril 1966), selon la décision de l'Administration. »

Règle 3

Définitions des termes utilisés dans les Annexes

Remplacer le texte actuel du paragraphe (1) par ce qui suit :

« (1) Longueur. La longueur (L) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, ci cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue.

BIJLAGE B

**Wijzigingen en toevoegingen aan de Bijlagen
bij het Internationaal Verdrag van 1966
betreffende de Uitwatering van Schepen**

BIJLAGE I

**VOORSCHRIFTEN VOOR HET VASTSTELLEN
VAN DE UITWATERING**

Hoofdstuk I

Algemeen

Voorschrift 1

Sterkte van de romp

In de titel worden de woorden « Sterkte van de romp » vervangen door de woorden « Sterkte van het schip ».

In de eerste zin van het voorschrift wordt het woord « romp » vervangen door het woord « schip ».

Voorschrift 2

Toepasselijkheid

Voeg de nieuwe paragrafen (6) en (7) toe, met de volgende tekst :

« (6) Voorschrift 22(2) en voorschrift 27 zijn enkel van toepassing op schepen waarvan de kiel werd gelegd of die zich in een gelijkwaardig stadium van bouw bevonden op of na de datum waarop het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen, van kracht wordt.

(7) Nieuwe schepen, met uitzondering van die bedoeld in paragraaf (6), moeten voldoen aan ofwel voorschrift 27 van dit Verdrag (zoals gewijzigd) ofwel voorschrift 27 van het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de Uitwatering van Schepen (zoals aangenomen op 5 april 1966), naargelang de beslissing van de administratie. »

Voorschrift 3

Definitie van de in de Bijlagen gebruikte termen

De bestaande tekst van paragraaf (1) wordt vervangen door de volgende :

« (1) Lengte : 96 % van de totale lengte op een waterlijn op 85 % van de kleinste holte naar de mal, gemeten van de bovenzijde van de kielplaat, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, als deze laatste lengte groter is. Indien de vorm van de voorsteven concaaf is boven de waterlijn op 85 % van de kleinste holte naar de mal, moeten zowel het voorste uiteinde van de totale lengte als de voorkant van de voorsteven worden genomen bij de verticale projectie naar die waterlijn van het achterste punt van het concave gedeelte van de voorsteven (boven die waterlijn). Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen, moet de waterlijn waarop deze lengte wordt gemeten, evenwijdig aan de ontwerplijn worden genomen.

Règle 5

Marque de franc-bord

Dans la dernière phrase de la règle, supprimer « (figure 2) ».

Règle 9

Vérification des marques

La mention «(1966)» relative au Certificat international de franc-bord est supprimée.

Chapitre II

Conditions d'assignation du franc-bord

Règle 10

Renseignements à fournir aux capitaines

Remplacer le texte existant du paragraphe (2) par ce qui suit :

«(2) Tout navire qui n'est pas tenu, en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur, d'être soumis, après son achèvement, à un essai de stabilité, doit :

a) être soumis à un tel essai; le déplacement réel du navire ainsi que la position de son centre de gravité sont alors déterminés pour le navire léger;

b) mettre à la disposition du capitaine, sous une forme approuvée, tous les renseignements fiables dont celui-ci a besoin pour pouvoir obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans toutes les conditions pouvant se présenter en service normal;

c) toujours avoir à bord les informations approuvées relatives à sa stabilité ainsi que les documents prouvant que ces informations ont été approuvées par l'Administration;

d) sous réserve de l'accord de l'Administration, être dispensé après son achèvement d'un essai de stabilité, si l'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi de manière jugée satisfaisante par l'Administration que ces éléments de base permettent d'avoir des renseignements fiables en ce qui concerne la stabilité du navire.»

Règle 15

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

Dans la dernière phrase du paragraphe 5), ajouter le mot « linéaire » après « interpolation ».

Voorschrift 5

Uitwateringsmerk

In de laatste zin van het voorschrift worden de woorden « (zie afbeelding 2) » geschrapt.

Voorschrift 9

Verificatie van de werken

De vermelding « (1966) » met betrekking tot het Internationaal Certificaat van Uitwatering wordt geschrapt.

Hoofdstuk II

Voorwaarden waaraan het schip moet voldoen voor het verkrijgen van een certificaat van uitwatering

Voorschrift 10

Aan de gezagvoerder te verstrekken inlichtingen

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

«(2) Een schip dat krachtens het geldende Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee niet verplicht is om na voltooiing een hellingsproef te ondergaan,

(a) moet worden onderworpen aan een dergelijke proef en de feitelijke verplaatsing van het schip en de plaats van het zwaartepunt moeten vastgesteld worden, het schip ongeladen;

(b) moet aan de gezagvoerder alle noodzakelijke betrouwbare inlichtingen verstrekken in een goedgekeurde vorm teneinde op een eenvoudige en snelle wijze nauwkeurige gegevens te bekomen omtrent de stabiliteit van het schip, voor alle omstandigheden die zich in een normale dienst voordoen;

(c) moet ten allen tijde de goedgekeurde gegevens omtrent stabiliteit aan boord hebben en de documenten die bewijzen dat deze gegevens werden goedgekeurd door de administratie;

(d) wordt met goedkeuring van de administratie vrijgesteld van de hellingsproef, op voorwaarde dat basisgegevens voorhanden zijn, afkomstig van de hellingsproef van een zusterschip en dat wordt aangetoond ten genoegen van de administratie dat betrouwbare gegevens omtrent de stabiliteit van het schip kunnen worden verkregen uit deze basisgegevens.

Voorschrift 15

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

In de laatste zin van paragraaf 5) wordt het woord « lineair » toegevoegd na « interpolatie ».

Règle 22

Dalots, prises d'eau et décharges

À la quatrième ligne de la première phrase du paragraphe (1), insérer ce qui suit entre les mots «doivent» et «être»: « , sous réserve des dispositions du paragraphe (2), »

Ajouter le paragraphe suivant au texte existant :

«(2) Les dalots traversant le bordé extérieur à partir de superstructures fermées utilisées pour le transport de cargaisons ne sont autorisés que lorsque le livet du pont de franc-bord n'est pas immergé à un angle de gîte de 5°, d'un bord ou de l'autre. Dans les autres cas, l'assèchement doit se faire vers l'intérieur du navire, conformément aux prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur.»

Les paragraphes (2) à (5) existants deviennent les paragraphes (3) à (6).

Dans le paragraphe (4) (numérotation modifiée), remplacer «paragraphe (1)» par «paragraphe (2)».

Dans la première phrase du paragraphe (6) (numérotation modifiée), remplacer les mots «Tous les clapets et autres dispositifs fixés sur la coque» par les mots «Tous les dispositifs fixés sur la coque et les clapets».

Règle 23

Hublots

Au paragraphe (2) de la règle, remplacer les mots «flottaison en charge» par les mots «ligne de charge d'été (ou la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée, s'il en a été assigné une)».

Règle 24

Sabords de décharge

Dans la première phrase du paragraphe 2), remplacer les mots «section calculée» par les mots «section calculée de la manière prévue au paragraphe 1) de la présente règle».

Dans la deuxième phrase du paragraphe 2), ajouter le mot «linéaire» après «interpolation».

Chapitre III

Franc-bords

Règle 27

Types de navires

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

«(1) Pour le calcul du franc-bord, les navires sont divisés en deux types «A» et «B».

Voorschrift 22

Spuipijpen, inlaat- en afvoerpijpen

In de vierde zin van paragraaf (1) worden de woorden «onder voorbehoud van de bepalingen onder paragraaf (2)» tussengevoegd tussen de woorden «en» en «voorzien».

De volgende paragraaf wordt toegevoegd aan de bestaande tekst.

«(2) Spuijpijpen die worden geleid door de huid van gesloten bovenbouwen, gebruikt voor vrachtovervoer, worden enkel toegestaan indien de rand van het vrijboordmerk niet wordt overspoeld wanneer het schip in eender welke richting 5° slagzij maakt. In andere gevallen zal de afwatering binnenboords worden geleid overeenkomstig de vereisten van het geldende Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee.»

De bestaande paragrafen (2) tot (5) worden hernoemd: (3) tot (6)

In de hernoemde paragraaf (4) wordt de verwijzing naar «lid 1» vervangen door «paragraaf (2)».

In de eerste zin van de hernoemde paragraaf (6) worden de woorden «Alle kleppen en aan de huid aangebrachte appendages» vervangen door de woorden «Alle huidappendages en de kleppen».

Voorschrift 23

Patrijspoorten

In paragraaf (2) van dit voorschrift worden de woorden «geladen lastlijn» vervangen door de woorden «zomeruitwatering (of zomeruitwatering voor houtvaart, indien toegekend)».

Voorschrift 24

Waterloospoorten

In de eerste zin van paragraaf 2) worden de woorden «oppervlakte berekend» vervangen door de woorden «oppervlakte berekend op de wijze bepaald in het eerste lid van dit voorschrift».

In de tweede zin van paragraaf 2) wordt het woord «lineair» toegevoegd na «interpolatie».

Hoofdstuk III

Vrijboord

Voorschrift 27

Type schepen

De bestaande tekst wordt vervangen door de volgende :

«(1) Voor de berekening van het vrijboord wordt bij de schepen een onderscheid gemaakt tussen type «A» en type «B».

Type « A »

(2) Un navire du type « A » est un navire :

a) qui est conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac;

b) dont le pont exposé a une très grande étanchéité et n'est pourvu que d'ouvertures d'accès de faibles dimensions aux compartiments à cargaison, ces ouvertures étant fermées par des panneaux en acier, ou en un matériau équivalent, munis de garnitures étanches à l'eau;

c) dont les compartiments à cargaison chargés ont une faible perméabilité.

(3) Un navire du type « A » de plus de 150 mètres de longueur, auquel il a été assigné un franc-bord inférieur à celui prévu pour un navire du type « B », doit, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11), pouvoir résister à l'invasion d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite d'une avarie définie au paragraphe (12) et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe (13). Dans un navire de ce type, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

(4) On assigne à un navire du type « A » un franc-bord de base qui n'est pas inférieur à celui qui figure dans la table A de la règle 28.

Type « B »

(5) Tous les navires qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes (2) et (3) applicables aux navires du type « A » sont considérés comme appartenant au type « B ».

(6) Aux navires du type « B » dont les panneaux d'écoutes situés dans des emplacements de la catégorie 1 sont conformes aux prescriptions de la règle 15, à l'exception toutefois du paragraphe (7) de ladite règle, il est assigné un franc-bord calculé d'après les valeurs indiquées à la table de base B de la règle 28 majorées des valeurs figurant au tableau suivant :

Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type « B » dont les panneaux d'écoute ne sont pas conformes à la règle 15 (7) ou à la règle 16

Schepen van het type « A »

(2) Een schip van het type « A » is een schip dat :

(a) uitsluitend is ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeistoffladingen;

(b) een zeer grote waterdichtheid van het blootgestelde dek heeft, met slechts kleine toegangsopeningen tot de laadruimten, afgesloten door waterdichte stalen deksels of deksels van een ander gelijkwaardig materiaal, voorzien van pakkingen; en

(c) een geringe permeabiliteit van de met lading gevulde laadruimten heeft.

(3) Een schip van het type « A » met een lengte van meer dan 150 m., waaraan een vrijboord van minder dan type « B » is toegewezen, moet, wanneer het overeenkomstig de vereisten van paragraaf (11) is geladen, het vollopen van om het even welke afdeling met een aangenomen permeabiliteit van 95 % op basis van de in paragraaf (12) bepaalde schadeveronderstellingen kunnen doorstaan en blijven drijven in een aanvaardbare evenwichtstoestand zoals bepaald in paragraaf (13). In een dergelijk schip wordt ook de machineruimte aangemerkt als een afdeling die kan vollopen doch met een permeabiliteit van 85 %.

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

Schepen van het type « B »

(5) Elk schip dat niet voldoet aan de bepalingen betreffende schepen van het type « A » onder paragraaf (2) en (3), wordt geacht als een schip van het type « B » te zijn.

(6) Voor schepen van het type « B » die op een plaats van categorie 1 luikopeningen hebben, voorzien van luiken die voldoen aan de vereisten van voorschrift 15, met uitzondering evenwel van paragraaf (7), wordt een vrijboord vastgesteld op basis van de waarden in tabel B van voorschrift 28, vermeerderd met de waarden in de volgende tabel :

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

Longueur du navire (mètres) — <i>Lengte van het schip (meter)</i>	Augmentation du franc-bord (millimètres) — <i>Vermeerdering van vrijboord (millimeter)</i>	Longueur du navire (mètres) — <i>Lengte van het schip (meter)</i>	Augmentation du franc-bord (millimètres) — <i>Vermeerdering van vrijboord (millimeter)</i>	Longueur du navire (mètres) — <i>Lengte van het schip (meter)</i>	Augmentation du franc-bord (millimètres) — <i>Vermeerdering van vrijboord (millimeter)</i>
108 et au-dessous. — <i>108 en minder</i>	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306

116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 200 mètres sont fixés par l'Administration.

(7) Aux navires du type «B» dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes aux prescriptions de la règle 15 (7) ou de la règle 16, sauf dispositions contraires des paragraphes (8) à (13) inclus de la présente règle, il est assigné des francs-bords conformes à ceux de la table B de la règle 28.

(8) Aux navires du type «B» de plus de 100 mètres de longueur, il peut être assigné un franc-bord inférieur à celui prévu au paragraphe (7), à condition que l'Administration considère que, compte tenu du montant de la réduction :

a) les mesures prises pour la protection de l'équipage sont satisfaisantes;

b) les dispositifs de décharge sont adéquats;

c) les écoutilles situées dans les emplacements des catégories 1 et 2 sont pourvues de panneaux répondant aux dispositions de la règle 16 et sont suffisamment solides; un soin spécial doit être apporté aux dispositions prises pour l'étanchéité et l'assujettissement;

d) Le navire pourra, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe (11), résister à l'envahissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite d'une avarie définie au paragraphe (12), et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au

De vrijboorden voor tussenliggende scheepslengten worden bekomen door lineaire interpolatie.

Voor schepen met een lengte van meer dan 200 meter worden de vrijboorden vastgesteld door de administratie.

(7) Voor schepen van het type «B» die op een plaats van categorie 1 luikopeningen hebben, voorzien van luiken die voldoen aan de vereisten van voorschrift 15(7) of voorschrift 16, wordt, behalve in de gevallen bepaald onder paragrafen (8) tot en met (13) van dit voorschrift, een vrijboord vastgesteld op basis van de waarden in tabel B van voorschrift 28.

(8) Voor alle schepen van het type «B» met een lengte van meer dan 100 m kunnen vrijboorden worden vastgesteld die kleiner zijn dan dat welke vereist is krachtens paragraaf (7), op voorwaarde dat de administratie er ten aanzien van de toegestane vermindering van vrijboord van overtuigd is dat :

(a) de voor de bescherming van de bemanning getroffen maatregelen toereikend zijn;

(b) de middelen tot lozing van water toereikend zijn;

(c) de luiken op plaatsen van categorie 1 en 2 voldoen aan de bepalingen van voorschrift 16 en voldoende sterk zijn, waarbij in het bijzonder dient aandacht te worden besteed aan voorzieningen betreffende de waterdichtheid en het vastzetten der luiken;

(d) het schip, wanneer het overeenkomstig de vereisten van paragraaf (11) geladen is, het vollopen van om het even welke afdeling met een aangenomen permeabiliteit van 95 %, op basis van de in paragraaf (12) bepaalde schadeveronderstellingen kan doorstaan en kan blijven drijven in een aanvaardbare evenwichts-

paragraphe (13). Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

(9) Pour le calcul des francs-bords des navires du type « B » qui satisfont aux prescriptions des paragraphes (8), (11), (12) et (13), on ne diminue pas la valeur indiquée à la table B de la règle 28 de plus de 60 % de la différence des valeurs indiquées aux tables B et A pour les navires de la longueur considérée.

(10) a) La diminution mentionnée au paragraphe (9) peut être augmentée jusqu'à concurrence de 100 % de la différence entre les valeurs indiquées aux tables B et A de la règle 28 si le navire satisfait aux prescriptions prévues :

i) à la règle 26, à l'exception du paragraphe (4), comme s'il s'agissait d'un navire du type « A »;

ii) aux paragraphes (8), (11) et (13) de la présente règle; et

iii) au paragraphe (12) de la présente règle, étant entendu que, sur la longueur du navire, l'une quelconque des cloisons transversales sera supposée endommagée, de telle sorte que deux compartiments adjacents dans le sens longitudinal soient envahis simultanément; toutefois, cette avarie ne touchera pas les cloisons constituant les limites d'un compartiment de machines.

b) Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

État initial de chargement

(11) L'état initial de chargement avant envahissement est déterminé comme suit :

a) Le navire est chargé à sa ligne de charge d'été et supposé sans assiette.

b) Dans le calcul de la hauteur du centre de gravité, on applique les principes suivants :

i) Le navire transporte une cargaison homogène.

ii) Tous les compartiments à cargaison, sauf ceux qui sont mentionnés au sous-alinéa iii), mais y compris les compartiments destinés à être partiellement remplis, sont considérés comme entièrement remplis, sauf dans le cas de cargaisons liquides où chaque compartiment est considéré comme rempli à 98 %.

iii) Si le navire est destiné à être exploité à sa ligne de charge d'été avec des compartiments vides, ces compartiments sont considérés comme vides à condition que la hauteur du centre de gravité ainsi calculée ne soit pas inférieure à celle obtenue en application du sous-alinéa ii).

iv) On considère comme remplis à 50 % de leur capacité totale toutes les citernes et tous les espaces équipés pour contenir des liquides et approvisionnements consommables au cours du transport. On suppose que, pour chaque type de liquide, une paire de citernes latérales au moins ou une seule citerne axiale présente une carène liquide maximale et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes dont l'effet des carènes liquides est le plus important; dans chaque citerne, le centre de gravité du contenu est considéré comme étant au centre de la citerne. Les autres citernes sont supposées entièrement vides ou entièrement remplies et la répartition des liquides consommables au cours du transport entre ces citernes est effectuée de façon à obtenir la plus grande hauteur possible du centre de gravité au-dessus de la quille.

toestand zoals in paragraaf (13). In een dergelijk schip wordt, indien het langer is dan 150 meter, ook de machineruimte aangemerkt als een afdeling die kan voldoen doch, met een permeabiliteit van 85 %.

(9) Bij het berekenen van de vrijboorden voor schepen van het type « B » die voldoen aan de vereisten van paragrafen (8), (11), en (13), mogen de waarden van tabel B in voorschrift 28 worden verminderd met niet meer dan 60 % van het verschil tussen de waarden van de tabellen B en A voor de desbetreffende scheeps-lengten.

(10) (a) De vermindering van het basisvrijboord volgens tabel, zoals bedoeld in paragraaf (9) mag worden verhoogd tot het totale verschil tussen de waarden van de tabellen A en B van voorschrift 28 op voorwaarde dat het schip voldoet aan de vereisten van :

(i) voorschrift 26, met uitzondering van paragraaf (4), als zou het worden beschouwd als een schip van het type « A »;

(ii) paragrafen (8), (11) en (13) van dit voorschrift; en

(iii) paragraaf (12) van dit voorschrift, indien over de lengte van het schip eender welk dwarsschot beschadigd zou zijn, zodat twee langsscheeps aan elkaar grenzende afdelingen gelijktijdig zouden kunnen vollopen, behalve dat dergelijke beschadiging niet geldt voor de schotten die een machineruimte afsluiten.

(b) In een dergelijk schip moet, indien het een lengte heeft van meer dan 150 meter, de machineruimte worden aangemerkt als een afdeling die kan vollopen, doch met een permeabiliteit van 85 %.

Initiële beladingsomstandigheden

(11) De initiële beladingsomstandigheden voor het vollopen worden bepaald als volgt :

(a) Het schip wordt geladen tot de lastlijn van zijn zomervrijboord op een denkbeeldige rechte kiel.

(b) De volgende principes gelden voor het berekenen van het verticale zwaartepunt :

(i) Er wordt homogene vracht vervoerd.

(ii) Alle vrachtafdelingen, behalve deze waarnaar verwezen wordt onder (iii), maar met inbegrip van de afdelingen die volgens plan slechts gedeeltelijk zullen worden gevuld, worden beschouwd als volledig geladen. In het geval van vloeibare vracht zal elke afdeling echter worden behandeld als 98 % vol.

(iii) Indien het de bedoeling is het schip te laten varen volgens de lastlijn van zijn zomervrijboord, met lege afdelingen, zullen dergelijke afdelingen als leeg worden beschouwd op voorwaarde dat de aldus berekende hoogte van het zwaartepunt niet lager is dan zoals berekend onder (ii).

(iv) 50 % van de individuele totale capaciteit van alle tanks en ruimtes die in aanmerking komen om consumptiegoederen en -vloeistoffen te bevatten, is toegestaan. Er wordt aangenomen dat voor elk type vloeistof minstens één dwarsscheeps stel of één enkele tank in de hartlijn maximaal vrij oppervlak krijgt. Er zal worden gerekend met de tank of tankcombinatie met het grootste effect van vrije oppervlakken. In elke tank zal het zwaartepunt van de inhoud worden berekend in het centrum van het tankvolume. De resterende tanks zullen worden verondersteld ofwel volledig leeg, ofwel volledig gevuld te zijn, en de verdeling van consumptievloeistoffen tussen deze tanks zal zodanig gebeuren dat voor het zwaartepunt de hoogst mogelijke hoogte boven de kiel bekomen wordt.

v) Il est tenu compte de l'effet maximal des carènes liquides, à un angle de gîte de 5° au plus dans chaque compartiment contenant des liquides, conformément aux dispositions du sous-alinéa ii), exception faite des compartiments contenant des liquides consommables au cours du transport, conformément aux dispositions du sous-alinéa iv).

On peut également utiliser l'effet réel des carènes liquides, à condition que les méthodes de calcul retenues soient acceptées par l'Administration.

vi) Les poids sont calculés sur la base des valeurs suivantes pour les poids spécifiques :

eau salée 1,025

eau douce 1,000

fuel oil 0,950

huile diesel 0,900

huile de graissage 0,900

Hypothèses relatives aux avaries

(12) En ce qui concerne la nature des avaries, on adopte les hypothèses suivantes :

a) Dans tous les cas, l'avarie s'étend verticalement depuis la ligne de référence sans limitation vers le haut.

b) L'étendue transversale de l'avarie est égale à la plus petite des deux valeurs : B/5 ou 11,5 mètres; elle est mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement au plan longitudinal axial, au niveau de la ligne de charge d'été.

c) Ci une avarie d'une étendue inférieure à celle spécifiée aux alinéas a) et b) entraîne des conditions plus sévères, cette avarie réduite est adoptée comme hypothèse.

d) Sauf dispositions contraires prévues à l'alinéa a) du paragraphe (10), l'envahissement est limité à un seul compartiment situé entre des cloisons transversales adjacentes, à condition que la limite longitudinale du compartiment vers l'axe du navire ne soit pas située à l'intérieur des limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique.

Les cloisons transversales constituant les limites des citernes latérales, qui ne s'étendent pas sur toute la largeur du navire, sont supposées ne pas être endommagées, à condition qu'elles aient une longueur supérieure à l'étendue transversale de l'avarie définie à l'alinéa b).

Si une cloison transversale présente des baïonnettes ou des niches de moins de 3 mètres de longueur et situées à l'intérieur des limites de l'avarie définie à l'alinéa b), on peut considérer cette cloison transversale comme intacte et les compartiments adjacents peuvent être envahissables isolément. Si toutefois, dans les limites de l'avarie hypothétique, une cloison transversale présente une baïonnette ou une niche de plus de 3 mètres de longueur, les deux compartiments adjacents à cette cloison sont considérés comme envahis. Aux fins de la présente règle, la baïonnette formée par la cloison du coqueron arrière et le plafond de la citerne du coqueron arrière n'est pas considérée comme une baïonnette.

e) Si une cloison transversale principale est située dans les limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique et présente une niche de plus de 3 mètres de longueur au droit d'un double fond ou d'une citerne latérale, le double fond ou les citernes

(v) Bij een kielhoek van minder dan 5° zal in elke afdeling die vloeistoffen bevat, zoals voorgeschreven in (ii), behalve in het geval van afdelingen met consumptievloeistoffen zoals voorgeschreven in (iv), het maximale effect van vrije oppervlakken worden meegerekend.

Het is ook mogelijk de feitelijke effecten van vrije oppervlakken te gebruiken, op voorwaarde dat de berekeningsmethoden aanvaardbaar zijn voor de administratie.

(vi) De gewichten worden berekend op basis van de volgende waarden voor specifieke dichtheden :

Zout water : 1 025

Zoet water : 1 000

Stookolie : 0 950

Dieselolie : 0 900

Smeerolie : 0 900

Schadeveronderstellingen

(12) Voor de aard van de aangenomen beschadiging gelden de volgende principes :

(a) De verticale omvang van de beschadiging wordt in alle gevallen verondersteld van de lijn van de onderkant van de spanten naar boven, zonder begrenzing.

(b) De dwarsscheepse omvang van de beschadiging is gelijk aan de kleinste waarde van ofwel B/5, ofwel 11,5 m., binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en steven ter hoogte van de zomerlastlijn.

(c) Indien schade van kleinere omvang dan aangegeven in subparagrafen (a) en (b) een ernstiger toestand veroorzaakt, moet deze kleinere omvang worden meegerekend.

(d) Behalve indien paragraaf (10)(a) andere eisen stelt, zal het vollopen beperkt worden tot één enkele afdeling tussen opeenvolgende dwarsschotten, op voorwaarde dat de langsscheepse binnenbegrenzing van de afdeling niet in een positie binnen de dwarsscheepse omvang van de aangenomen beschadiging ligt.

Dwarsschotten van zijtanks die zich niet over de volle breedte van het schip uitstrekken, worden geacht niet beschadigd te zijn, op voorwaarde dat zij zich uitstrekken voorbij de dwarsscheepse omvang van aangenomen beschadiging zoals beschreven in subparagraaf (b).

Indien zich in een dwarsschot trapsgewijze verspringingen of insnijdingen van minder dan 3 m lengte bevinden, en indien deze gelokaliseerd zijn binnen de dwarsscheepse omvang van aangenomen schade zoals gedefinieerd in subparagraaf (b), kunnen dergelijke dwarsschotten als intact worden beschouwd en mag de aangrenzende afdeling afzonderlijk vollopen. Indien zich echter binnen de dwarsscheepse omvang van aangenomen schade trapsgewijze verspringingen of insnijdingen van meer dan 3 m lengte bevinden, moeten de twee afdelingen die aan dit dwarsschot grenzen, worden beschouwd als overvloeiend. De trapsgewijze verspringing die wordt gevormd door het achterpiekschot en de achterpiektanktop wordt in dit voorschrift niet als een trapsgewijze verspringing beschouwd.

e) Waar een hoofddwarsschot gelokaliseerd is binnen de dwarsscheepse omvang van aangenomen schade en meer dan 3 meter trapsgewijs verspringt voor een dubbele bodem of zijtank, zullen de dubbele bodem of zijtanks die grenzen aan het

latérales contiguës à la partie de la cloison transversale principale qui présente une niche sont considérés comme envahis simultanément. Si cette citerne latérale possède des orifices de communication avec une ou plusieurs cales, tels que des orifices d'alimentation en grain, celles-ci sont également considérées comme envahies simultanément. De même, si à bord d'un navire destiné au transport de cargaisons liquides une citerne latérale possède des orifices de communication avec des compartiments adjacents, ceux-ci sont considérés comme vides et envahis simultanément. Cette disposition s'applique même si ces orifices sont munis de dispositifs de fermeture, sauf lorsqu'il s'agit de vannes à glissière installées sur les cloisons qui séparent des citernes et actionnées depuis le pont. Les couvercles de trous d'homme munis de boulons à intervalles rapprochés sont considérés comme équivalents à une cloison sans orifice, sauf dans le cas d'orifices ménagés dans les citernes latérales supérieures leur permettant de communiquer avec les cales.

f) Lorsque l'envahissement de deux compartiments quelconques adjacents dans le sens longitudinal est envisagé, la distance qui sépare les cloisons principales transversales étanches à l'eau doit être d'au moins $1/3 L^{2/3}$ ou 14,5 mètres, si cette dernière valeur est inférieure, pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque des cloisons transversales sont séparées par une distance inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs de ces cloisons n'existent pas pour obtenir la distance minimale entre les cloisons.

État d'équilibre

(13) L'état d'équilibre après envahissement est jugé satisfaisant :

a) Si la flottaison finale après envahissement, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du can inférieur de toutes les ouvertures par lesquelles un envahissement progressif des fonds pourrait se produire. Parmi ces ouvertures, on comprend les tuyaux de dégagement d'air, les manches à air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes étanches aux intempéries (même si elles sont conformes aux dispositions de la règle 12 ou de panneaux d'écoutes (même s'ils sont conformes aux dispositions de la règle 16 ou de la règle 19 (4)). On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de couvercles de trous d'homme et de bouchons à plat pont (conformes aux dispositions de la règle 18, de panneaux d'écoutes de chargement du type décrit à la règle 27 (2), de portes à glissières étanches à l'eau commandées à distance et de hublots de type fixe (conformes aux dispositions de la règle 23). Toutefois, dans le cas des portes séparant un local de machines principales d'un compartiment de l'appareil à gouverner, les portes étanches à l'eau peuvent être d'un type à charnières à fermeture rapide qui est maintenu fermé en mer lorsque les portes ne sont pas utilisées, à condition que le seuil inférieur de ces portes se trouve au-dessus de la ligne de charge d'été.

b) Si, lorsque des tuyauteries, des conduits ou des tunnels sont situés dans les limites de l'avarie définie au paragraphe (12) b), des dispositions sont prises afin d'éviter qu'un envahissement progressif ne s'étende par leur intermédiaire à d'autres compartiments que ceux supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie.

c) Si l'angle de gîte résultant d'un envahissement asymétrique ne dépasse pas 15° . Un angle de gîte de 17° peut être accepté si aucune partie du pont n'est immergée.

d) Si la distance métacentrique après envahissement est positive.

e) Si une partie quelconque du pont située en dehors du compartiment supposé envahi dans un cas particulier d'avarie est immergée, ou si l'on a des doutes quant à la marge de stabilité

trapsgewijs verspringende deel van het hoofddwarsschot worden beschouwd als gelijktijdig volgelopen. Indien deze zijtank openingen heeft naar een of meer ruimen, zoals graantoevoergaten, zullen dergelijke ruimen worden beschouwd als gelijktijdig volgelopen. Op dezelfde manier zullen in een schip dat voor het vervoer van vloeibare vrachten werd ontworpen, aangrenzende afdelingen die openingen hebben met zijtanks, worden beschouwd als ofwel gelijktijdig leeg ofwel gelijktijdig volgelopen. Deze bepaling geldt zelfs wanneer dergelijke openingen worden gedicht met gepaste sluitingssytemen, behalve indien het hier sluisdeuren betreft, ingebouwd in de dwarsschotten tussen tanks en bediend vanaf het dek. Mangatdeksels met dicht bij elkaar geplaatste bouten worden gelijkwaardig beschouwd met ondoorboorde dwarsschotten, behalve in het geval van openingen in boventanks die deze boventanks in verbinding brengen met de ruimen.

(f) Wat het vollopen van twee in de lengterichting aangrenzende afdelingen betreft, moeten waterdichte hoofddwarsschotten ten minste de kleinste waarde van ofwel $1/3 L^{2/3}$, ofwel 14,5 meter, van elkaar verwijderd zijn om als effectief beschouwd te worden. Indien de dwarsschotten dichter bij elkaar opgesteld staan, moeten één of meer van deze dwarsschotten als denkbeeldig worden beschouwd om tot de vereiste minimumruimte tussen de dwarsschotten te komen.

Evenwichtstoestand

(13) De evenwichtstoestand na het vollopen wordt als aanvaardbaar beschouwd op voorwaarde :

(a) Dat de uiteindelijke waterlijn na het vollopen, rekening houdend met het zinken, slagzij en stabiel liggen, lager is dan de laagste rand van eender welke opening waardoor progressieve waterlozing plaats kan vinden. Tot deze openingen behoren luchtkokers, ventilatiepijpen en openingen die worden afgesloten met waterdichte luiken (zelfs indien deze voldoen aan voorschrift 12) of luikdeksels (zelfs indien deze voldoen aan voorschrift 16 of voorschrift 19(4)). Hoeven er geen deel van uit te maken, die openingen die worden gesloten met mangatdeksels en gladdekluiken (die voldoen aan voorschrift 18), vrachtluikdeksels van het type beschreven in voorschrift 27(2), op afstand bediende waterdichte schuifdeuren en zijdeksels van het niet-openende type (die voldoen aan voorschrift 23). In het geval van deuren die een hoofdmachineruimte afscheiden van een afdeling met stuurinrichtingen, mogen deze deuren echter van een snelwerkend scharnier-type zijn die gesloten blijven op zee wanneer ze buiten gebruik zijn, en voorts op voorwaarde dat de laagste drempel van deze deuren zich nog altijd boven de zomerlastlijn bevindt.

(b) Indien zich pijpen, schachten of tunnels bevinden binnen de aangenomen omvang van beschadigingsindringing zoals gedefinieerd in paragraaf (12)(b), moeten maatregelen worden getroffen opdat het progressieve vollopen niet kan doordringen tot andere afdelingen dan degene die worden geacht te kunnen vollopen in de berekening van elk schadegeval.

(c) De hellingshoek als gevolg van asymmetrisch vollopen mag 15° niet overschrijden. Indien geen enkel deel van het dek onder water komt, mag een helling tot 17° aanvaard worden.

(d) De metacenterhoogte in de volgelopen toestand is positief.

(e) Wanneer naast de afdeling die in een bijzonder beschadigingsgeval geacht wordt vol te lopen, ook een gedeelte van het dek onder water komt te staan, of in eender welk geval dat de

après envahissement, auquel cas la stabilité résiduelle doit être étudiée. Elle peut être considérée comme suffisante si l'arc de la courbe des bras de levier de redressement mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement maximal est égal à 0,1 mètre au moins à l'intérieur de cet arc. L'aire sous-tendue par cet arc de la courbe des bras de levier de redressement ne doit pas être inférieure à 0,0175 m. rad. L'Administration tient compte du risque présenté par les ouvertures protégées ou non protégées qui peuvent être temporairement immergées dans les limites de l'arc de stabilité résiduelle.

f) Si l'Administration est convaincue que la stabilité est suffisante pendant les phases intermédiaires de l'envahissement.

Navires dépourvus de moyens de propulsion

(14) Le franc-bord d'une allège, d'une barge ou de tout autre navire dépourvu de moyens de propulsion autonome doit être conforme aux dispositions des présentes règles. Aux barges qui satisfont aux prescriptions des paragraphes (2) et (3), il peut être assigné des francs-bords conformes à ceux des navires du type «A».

a) L'Administration devrait examiner en particulier la stabilité des barges transportant des cargaisons sur le pont découvert. Des cargaisons en pontée ne peuvent être transportées que sur des barges auxquelles il est assigné un franc-bord normal conforme à celui des navires du type «B».

b) Toutefois, les règles 25, 26 (2), 26 (3) et 39 ne s'appliquent pas aux barges sans personnel.

c) Si elles n'ont que des petites ouvertures d'accès sur le pont de franc-bord fermées par des panneaux étanches à l'eau en acier ou en matériau équivalent et munis de garnitures étanches à l'eau, ces barges sans personnel peuvent se voir assigner des francs-bords inférieurs de 25 % à ceux qui sont calculés conformément aux présentes règles.

Règle 37

Déduction pour superstructures et trunks

Au paragraphe (2), dans les notes figurant au bas des deux tableaux pour les navires des types «A» et «B», ajouter les mots «et de trunks» après les mots «superstructures».

Règle 38

Tonture

Au paragraphe (12), dans la définition de «y», remplacer les mots «l'extrémité de la ligne de tonture» par «la perpendiculaire arrière ou avant».

Règle 40

Francs-bords minimaux

Dans la première phrase du paragraphe (4), remplacer les mots «paragraphe (1)» par les mots «paragraphe (3)».

stabilitésmarge in volgelopen omstandigheden twijfelachtig mag worden geacht, moet de reststabiliteit worden onderzocht. Het kan voldoende worden geacht indien de kromme van de statische-stabiliteitsarm een minimumbereik heeft van 20° voorbij de evenwichtspositie met een maximale statische-stabiliteitsarm van minstens 0,1 m binnen dit bereik. Het oppervlak onder de kromme van de statische-stabiliteitsarm binnen dit bereik mag niet kleiner zijn dan 0,0175 meterradiaal. De administratie zal uitspraak doen over het mogelijke gevaar dat volgt uit beschermde of onbeschermde openingen die tijdelijk ondergedompeld kunnen worden binnen het bereik van reststabiliteit.

(f) Voor de administratie volstaat het dat de stabiliteit toereikend is tijdens tussentijdse stadia van vollopen.

Schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen

(14) Voor lichters, sleepschepen en andere schepen zonder eigen voortstuwingsmiddelen wordt het vrijboord vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van deze voorschriften. Sleepschepen die voldoen aan de vereisten van paragrafen (2) en (3) kunnen vrijboorden van het type «A» toegewezen krijgen.

(a) De administratie moet vooral toezien op de stabiliteit van sleepschepen met vracht op het bovenste dek. Alleen sleepschepen die het gewone vrijboord van type «B» toegewezen kregen, mogen vracht op het dek vervoeren.

(b) Voor onbemande sleepschepen zijn de vereisten van voorschriften 25, 26(2), 26(3) en 39 echter niet van toepassing.

(c) Indien dergelijke onbemande sleepschepen op het vrijboorddek uitsluitend zijn voorzien van kleine toegangsopeningen, afgesloten door waterdichte, van pakkingen voorziene deksels van staal of van een gelijkwaardig materiaal, kan een vrijboord worden toegekend dat 25 % kleiner is dan het conform deze voorschriften berekende vrijboord.

Voorschrift 37

Aftrek voor bovenbouw en trunk

In de franse tekst worden in paragraaf (2) in de voetnoten van de twee tabellen voor schepen van type «A» en «B» de woorden «et de trunks» ingevoegd na het woord «superstructures».

Voorschrift 38

Zeeg

In de definitie van «y» in paragraaf (12) worden de woorden «einde van de zeeglijn» vervangen door «achterste of voorste loodlijn».

Voorschrift 40

Minimum vrijboord

In de eerste zin van paragraaf (4) worden de woorden «lid 1» vervangen door de woorden «paragraaf (3)».

Chapitre IV

Prescriptions particulières aux navires auxquels est assigné un franc-bord pour le transport de bois en pontée

Règle 44

Arrimage

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« Généralités

(1) Les ouvertures dans le pont exposé sur lesquelles la pontée est arrimée doivent être soigneusement fermées et assujetties.

Les manches à air et les conduites d'aération doivent être efficacement protégées.

(2) Les chargements de bois en pontée doivent s'étendre au moins sur toute la longueur disponible, c'est-à-dire la longueur totale du ou des puits entre superstructures.

S'il n'y a pas de superstructure à l'extrémité arrière, la pontée doit s'étendre au moins jusqu'à l'extrémité arrière de l'écouille située le plus en arrière.

Le chargement de bois en pontée doit s'étendre transversalement aussi près que possible du bordé du navire compte tenu de la marge nécessaire pour les obstacles tels que rambardes, jambettes de pavois, montants, accès du pilote, etc., sous réserve que l'interstice ainsi créé à la muraille du navire ne dépasse pas 4 % de la largeur du navire. La pontée doit être arrimée aussi solidement que possible au moins jusqu'à une hauteur égale à la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

(3) A bord d'un navire naviguant en hiver dans une zone d'hiver périodique, la hauteur de la pontée au-dessus du pont exposé ne doit pas dépasser un tiers de la plus grande largeur du navire.

(4) Le chargement de bois en pontée doit être arrimé de façon compacte, saisi et assujetti. Il ne doit gêner en aucune façon la navigation et l'exploitation du navire.

Montants

(5) Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent avoir une résistance appropriée compte tenu de la largeur du navire; la résistance des montants ne doit pas être supérieure à la résistance du pavois et leur écartement doit être en rapport avec la longueur et le type du bois transporté, mais ne doit pas dépasser 3 mètres. De robustes cornières ou des sabots métalliques ou tout autre dispositif aussi efficace doivent être prévus pour maintenir les montants.

Hoofdstuk IV

Speciale vereisten voor schepen die deklasten hout vervoeren

Voorschrift 44

Stuwen

De bestaande tekst wordt vervangen door de volgende :

« Algemeen

(1) Openingen in het bovendek waarboven lading wordt gestuwd, moeten stevig gesloten en geschalmd zijn.

De luchtkokers en verluchtingspijpen moeten van een deugdelijke bescherming zijn voorzien.

(2) Een deklast hout moet zich uitstrekken over de volledige beschikbare lengte, namelijk de totale lengte van de kuil of kuilen tussen de delen van de bovenbouw.

Wanneer zich achteruit geen bovenbouw bevindt, moet de deklast zich ten minste uitstrekken tot de achterzijde van de achterste luikopening.

De deklast hout moet zich dwarsscheeps strekken tot zo dicht mogelijk bij de zijkant van het schip, waarbij voldoende afstand wordt bewaard tegenover hindernissen zoals de reling, verblijven in de verschansing, schraagbalken, loodsladders enz., met als bedoeling dat eender welke opening die op die manier ontstaat op de zijkant van het schip niet breder is dan 4 % van de breedte. De deklast hout moet zo goed mogelijk passend zijn gestuwd tot minstens de standaardhoogte van de bovenbouw, geen rekening houdend met een verhoogd halfdek.

(3) Op een schip dat zich in de winter in een periodiek wintervaargebied bevindt, mag de hoogte van de deklast boven het aan weer en wind blootgestelde dek een derde van de grootste scheepsbreedte niet te bovengaan.

(4) De deklast hout moet vast op elkaar gestuwd, gesjord en vastgemaakt zijn. Deze mag op geen enkele wijze de navigatie en de verrichting van noodzakelijke werkzaamheden aan boord belemmeren.

Stutten

(5) Wanneer wegens de aard van het hout deklaststutten nodig zijn, moeten deze voldoende sterk zijn rekening houdende met de breedte van het schip. De deklaststutten mogen niet sterker zijn dan de verschansing, en de onderlinge afstand moet verband houden met de lengte en de aard van de deklast hout, doch 3 meter niet overschrijden. Sterke hoekstalen of metalen potten of even deugdelijke middelen moeten zijn aangebracht om de stutten vast te maken.

Saisines

(6) La pontée doit être efficacement fixée sur toute sa longueur par un système de saisines jugé satisfaisant par l'Administration compte tenu du type de bois transporté (1).

Stabilité

(7) Une marge suffisante de stabilité doit être prévue pour tous les stades du voyage, compte tenu des augmentations de poids, telles que celles qui résultent d'une absorption d'eau par la cargaison et du givrage, le cas échéant, ainsi que des pertes de poids provenant de la consommation du combustible et des approvisionnements (2).

Protection de l'équipage, accès à la tranche des machines, etc.

(8) En sus des prescriptions de la règle 25 (5), des garde-corps ou des filières de sécurité dont l'écartement vertical ne doit pas dépasser 350 mm doivent être installés de chaque côté du pont de cargaison jusqu'à une hauteur d'au moins un mètre au-dessus de la cargaison.

De plus, on doit prévoir, aussi près que possible de l'axe du navire, une filière de sécurité, de préférence un filin métallique qui soit bien tendu à l'aide d'un dispositif de ridage. Les chandeliers de toutes les rambardees et filières doivent être espacés de manière à éviter tout affaissement excessif. Lorsque la cargaison n'est pas plane, un passage sûr d'au moins 600 mm de largeur doit être aménagé au-dessus de la cargaison et assujetti solidement sous la filière ou à côté de celle-ci.

(9) Lorsque les prescriptions énoncées au paragraphe (8) ne peuvent être appliquées, un système jugé satisfaisant par l'Administration doit être utilisé à la place.

Appareils à gouverner

(10) Les appareils à gouverner doivent être efficacement protégés contre tout dommage provoqué par la cargaison et être accessibles dans toute la mesure du possible. Des dispositions efficaces doivent être prises pour permettre de gouverner en cas d'avarie des appareils à gouverner principaux.

Règle 45

Calcul du franc-bord

Au paragraphe (5), après « en pontée », ajouter une virgule et les mots « ou par application des prescriptions de la règle 40 (8), à partir du tirant d'eau d'été pour transport de bois, mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée ».

(1) Il convient de se reporter au *Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée*, adopté initialement par l'Organisation dans la résolution A. 287(VIII) et modifié par le Comité de la sécurité maritime, à sa trente-neuvième session.

(2) Il convient de se reporter au *Recueil de règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée*, adopté initialement par l'Organisation dans la résolution A. 287(VIII) et modifié par le Comité de la sécurité maritime, à sa trente-neuvième session.

Sjorrings

(6) Een deklust hout moet deugdelijk over de hele lengte worden vastgemaakt door een sjorringsstelsel dat door de administratie als toereikend wordt beoordeeld rekening houdend met de aard van het geladen hout (1).

Stabiliteit

(7) Er dient gezorgd te worden voor het behoud van een voldoende stabiliteitsmarge tijdens alle fasen van de reis waarbij rekening dient te worden gehouden met gewichtsverhoging als gevolg van het opnemen van water door de deklust hout of als gevolg van ijsafzetting alsmede met gewichtsverlies als gevolg van het verbruik van brandstof en voorraden (2).

Bescherming van de bemanning, toegang tot voortstuwingsafdeling enz.

(8) Naast de vereisten van voorschrift 25 (5) moeten aan beide zijden van het vrachtdak tot een hoogte van minstens 1 meter boven de vracht en op verticale onderlinge afstand van maximum 350 mm relingwerk of handleiders worden voorzien.

Daarnaast moet zo dicht als praktisch haalbaar bij de hartlijn van het schip een handlijn worden voorzien, bij voorkeur een met behulp van een spanschroef strak gespannen draadkabel. De stutsteunen voor alle relingwerk en handlijnen worden daardoor uiteen gehouden om doorzakking te voorkomen. Waar de vracht ongelijk is, moet over de vracht een veilige doorgang met een breedte van minstens 600 mm worden voorzien, die doeltreffend wordt vastgemaakt onder of naast de vanglijn.

(9) Waar de in paragraaf (8) voorgeschreven vereisten onuitvoerbaar zijn, worden alternatieve maatregelen genomen die door de administratie aanvaardbaar worden geacht.

Stuurinrichtingen

(10) De stuurinrichtingen moeten deugdelijk worden beschermd tegen beschadiging door de deklust en voor zover dit uitvoerbaar is bereikbaar zijn. Deugdelijke voorzieningen moeten zijn getroffen om te kunnen sturen wanneer de hoofdstuurinrichting defect is geraakt. »

Voorschrift 45

Berekening van het vrijboord

In paragraaf (5) worden achter het woord « zomerhoutvaart-uitwatering » de woorden « of met toepassing van voorschrift 40 (8), van de zomerdiepgang voor de houtvaart, gemeten van de bovenkant van de kiel tot de uitwateringslijn voor houtvaart in de zomer » toegevoegd.

(1) Hierbij wordt verwezen naar de Code voor veilige werkwijzen voor schepen die deklusten hout vervoeren, oorspronkelijk door de Organisatie als resolutie A.287 (VIII) en door het Maritieme Veiligheidscomité geamendeerd tijdens zijn 39e sessie.

(2) Hierbij wordt verwezen naar de Code voor veilige werkwijzen voor schepen die deklusten hout vervoeren, oorspronkelijk door de Organisatie als resolutie A.287 (VIII) en door het Maritieme Veiligheidscomité geamendeerd tijdens zijn 39e sessie.

ANNEXE II

ZONES, RÉGIONS ET PÉRIODES SAISONNIÈRES

Règle 46

Zones et régions périodiques d'hiver de l'hémisphère nord

Remplacer la dernière phrase du paragraphe (1) b) par ce qui suit :

« Sont exclues de cette zone la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord, la région périodique d'hiver de l'Atlantique nord et la partie de la mer Baltique située au-delà du parallèle du Skaw dans le Skagerrak. Les îles Shetland sont considérées comme étant à la limite des zones périodiques d'hiver I et II de l'Atlantique nord.

Périodes saisonnières :

HIVER : 1^{er} novembre — 31 mars

ETE : 1^{er} avril — 31 octobre

Règle 47

Zone périodique d'hiver de l'hémisphère sud

À la fin de la règle, remplacer les mots « jusqu'à la côte ouest du continent américain » par les mots :

« jusqu'au point de latitude 33° S et de longitude 79° W; la loxodromie jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W; la loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloé, au point de latitude 41° 47' S et de longitude 73° 53' W; les côtes nord, est et sud de l'île de Chiloé jusqu'au point de latitude 43° 20' S et de longitude 74° 20' W; le méridien 74° 20' W; jusqu'au parallèle 45° 45' S, y compris la zone côtière des chenaux de Chiloé allant du méridien 74° 20' W vers l'est ».

Règle 48

Zone tropicale

À la fin du premier alinéa du paragraphe (2), remplacer les mots « la loxodromie jusqu'à la côte ouest du continent américain au point de latitude 30° S » par les mots « la loxodromie jusqu'au point de latitude 32° 47' S et de longitude 72° W; le parallèle 32° 47' S jusqu'à la côte ouest de l'Amérique du Sud ».

Au deuxième alinéa du paragraphe (2), remplacer le nom « Coquimbo » par « Valparaiso ».

Règle 49

Régions périodiques tropicales

Au paragraphe (4) b), remplacer les mots « au méridien 120° E et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie » par le mots « au méridien 114° E et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie ».

BIJLAGE II

VAARZONES, VAARGEBIEDEN EN SEIZOENEN

Voorschrift 46

Noordelijke periodieke wintervaarzones en noordelijk periodiek wintervaargebied

De laatste zin van paragraaf (1)(b) wordt vervangen door de volgende :

« Uit deze zone zijn uitgesloten de Noord-Atlantische periodieke wintervaarzone I, het Noord-Atlantische periodieke wintervaargebied en de Oostzee, verbonden door de Skaw-breedtegraad in het Skagerrak. De Shetland-eilanden worden beschouwd op de grens te liggen tussen de Noord-Atlantische periodieke wintervaarzones I en II.

Seizoenindelingen :

WINTER : 1 november tot 31 maart

ZOMER : 1 april tot 31 oktober.

Voorschrift 47

Zuidelijke periodieke wintervaarzone

De woorden « tot de westkust van het Amerikaanse continent » aan het eind van het voorschrift worden vervangen door het volgende :

« tot het punt 33° Z en 79° W, vandaar de loxodroom naar het punt 41° Z en 75° W, vandaar de loxodroom naar de vuurtoren van Punta Corona op Chiloe-eiland, 41° 47' Z, 73° 53' W, vandaar via de noordelijke, oostelijke en zuidelijke kusten van Chiloe-eiland naar het punt 43° 20' Z, 74° 20' W, en vandaar de meridiaan 74° 20' W tot de parallel 45° 45' Z, met inbegrip van de binnenzone van Chiloe-kanalen van de meridiaan 74° 20' W tot het Oosten. »

Voorschrift 48

Tropische vaarzone

Aan het einde van de eerste subparagraaf van paragraaf (2) worden de woorden « de loxodroom naar de westkust van het Amerikaanse continent op 30° Zuiderbreedte » vervangen door de woorden « de loxodroom naar het punt 32° 47' Zuiderbreedte en 72° Westerlengte, en vandaar de parallel 32° 47' naar de westkust van Zuid-Amerika ».

In de tweede subparagraaf van paragraaf (2) wordt het woord « Coquimbo » vervangen door het woord « Valparaiso ».

Voorschrift 49

Periodieke tropische vaargebieden

In paragraaf 4 (b) worden de woorden « tot 120° Oosterlengte en van daar door de meridiaan van 120° Oosterlengte tot de kust van Australië » vervangen door de woorden « tot 114° Oosterlengte en van daar door de meridiaan van 114° Oosterlengte tot de kust van Australië. »

CARTE DES ZONES PERMANENTES
ET PERIODIQUES

Lorsqu'ils désignent la région située le long de la côte est des États-Unis, remplacer les mots « ZONE PERIODIQUE D'HIVER » par « REGION PERIODIQUE D'HIVER ».

Dans la note, remplacer le mot « occidentale » par « orientale ».

Déplacer la limite de la zone périodique tropicale sur la côte de l'Australie du méridien 120° E au méridien 114° E.

Supprimer la limite méridionale de la zone d'été située à l'est du point de latitude 33° S et de longitude 79° W jusqu'à la côte ouest du continent américain. Insérer une loxodromie du point de latitude 33° S et de longitude 79° W jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W; insérer ensuite une loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloé, au point de latitude 41° 47' S et de longitude 73° 53' W; à partir de ce point, les côtes nord, est et sud de l'île de Chiloé constituent la limite jusqu'au point de latitude 43° 20' S et de longitude 74° 20' W; suivre le méridien de longitude 74° 20' W jusqu'au parallèle 45° 45' S, puis ce parallèle jusqu'à la côte ouest de l'Amérique du Sud.

Supprimer sur la ligne qui marque la limite méridionale de la zone tropicale la loxodromie du point de latitude 26° S et de longitude 75° W jusqu'à la côte ouest de l'Amérique du Sud à une latitude de 30° S. Insérer une loxodromie du point de latitude 26° S et de longitude 75° W jusqu'au point de latitude 32° 47' S et de longitude 72° W, puis le parallèle 32° 47' S jusqu'à la côte ouest de l'Amérique du Sud.

ANNEXE III

CERTIFICATS

Remplacer les modèles actuels de Certificat international de franc-bord (1966) et de Certificat international d'exemption pour le franc-bord par ce qui suit :

« Modèle de Certificat international de franc-bord

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE FRANC-BORD

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité du gouvernement

sous l'autorité du gouvernement

...

(nom de l'État)

par ...

(personne ou organisme autorisé)

KAART VAN VAARZONES
EN PERIODIEKE VAARGEBIEDEN

De woorden « PERIODIEKE WINTERVAARZONE » worden, waar ze het gebied voor de oostkust van de Verenigde Staten aanduiden, vervangen door de woorden « PERIODIEK WINTERVAARGEBIED ».

In de opmerking wordt het woord « westelijk » vervangen door « oostelijk ».

De grenslijn van het periodiek tropisch vaargebied bij de kust van Australië wordt opgeschoven van 120° O naar 114° O.

De zuidelijke grenslijn van de zuidelijke zomervaarzone oostelijk van het punt 33° Z, 79° W naar de westkust van het Amerikaanse continent wordt geschrapt. Een loxodroom van het punt 33° Z, 79° W naar het punt 41° Z, 75° W wordt toegevoegd. Van hier wordt een loxodroom naar de vuurtoren van Punta Corona op Chiloë-eiland 41° 47' Z, 73° 53' W toegevoegd. Vandaar wordt de noordelijke, oostelijke en zuidelijke kust van Chiloë-eiland als grens gemarkeerd tot het punt 43° 20' Z, 74° 20' W. De meridiaan 74° 20' W tot de parallel 45° 45' Z wordt gemarkeerd, en vandaar deze parallel tot de westkust van Zuid-Amerika.

De loxodroom van het punt 26° Z, 75° W tot de westkust van Zuid-Amerika op 30° wordt geschrapt uit de zuidelijke grens van de tropische vaarzone. Een loxodroom van het punt 26° Z, 75° W naar het punt 32° 47' Z, 72° W wordt toegevoegd, en vandaar wordt verder de parallel 32° 47' Z naar de westkust van Zuid-Amerika toegevoegd.

BIJLAGE III

CERTIFICATEN

De bestaande modellen van het Internationale Certificaat van Uitwatering (1966) en het Internationale Certificaat van Vrijstelling van Uitwatering worden vervangen door de volgende :

« Model van Internationaal Certificaat van Uitwatering

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN UITWATERING

(Officieel zegel)

(Staat)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

INTERNATIONAAL VERDRAG VAN 1966 BETREFFENDE DE UITWATERING VAN SCHEPEN

gewijzigd door het daarop betrekking hebbende Protocol van 1988.

Namens de regering van

...

(naam van de Staat)

door ...

(gemachtigde persoon of organisatie)

Caractéristiques du navire (1)

Nom du navire : ...

Numéro ou lettres distinctifs : ...

Port d'immatriculation : ...

Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2, (8) (en mètres) : ...

Numéro OMI (2) : ...

Franc-bord assigné à titre de (1)	Type du navire (1)
-----------------------------------	--------------------

Navire neuf	Type « A »
	Type « B »
Navire existant	Type « B » à franc-bord réduit
	Type « B » à franc-bord augmenté

(1) Rayer les mentions inutiles.

	Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont (1)	Emplacement de la ligne de charge
--	--	-----------------------------------

Tropical	... mm (T)	... mm au-dessus de (E)
Été	... mm (E)	Le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'anneau
Hiver	... mm (H)	... mm au-dessous de (E)
Hiver dans L'Atlantique nord	... mm (HAN)	... mm au-dessous de (E)
Bois tropical	... mm (BT)	... mm au-dessus de (BE)
Bois été	... mm (BE)	... mm au-dessus de (E)
Bois hiver	... mm (BH)	... mm au-dessous de (BE)
Bois hiver dans l'Atlantique nord	... mm (BHAN)	... mm au-dessous de (BE)

(1) Les francs-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être indiqués sur le certificat. Les lignes de charge de compartimentage peuvent être indiquées sur le certificat à titre facultatif.

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords autres que les francs-bords pour transport de bois ... mm. Pour les francs-bords pour transport de bois ... mm.

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

(2) Conformément à la résolution A.600(15) intitulée « Système de numéros OMI d'identification des navires », ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.

Kenmerken van het schip (1)

Naam van het schip : ...

Onderscheidingsnummers of -letters : ...

Thuishaven : ...

Lengte (L) zoals gedefinieerd in artikel 2, (8), (in meter) : ...

IMO-nummer (2) : ...

Vrijboord vastgesteld als (1)	Scheepstype (1)
-------------------------------	-----------------

Nieuw schip	Type « A »
	Type « B »
Bestaand schip	Type « B » met vermindering van vrijboord
	Type « B » met vermeerdering van vrijboord

(1) Schrappen wat niet past.

	Vrijboord gemeten vanaf de deklijn (1)	Plaats van het uitwateringsmerk
--	--	---------------------------------

Tropisch	... mm (T)	... mm boven (Z)
Zomer	... mm (Z)	Bovenkant van het merk door het middelpunt van de cirkel
Winter	... mm (W)	... mm onder (Z)
Winter in de Noord-Atlantische Oceaan	... mm (WNA)	... mm onder (Z)
Hout tropisch	... mm (HT)	... mm boven (HZ)
Hout zomer	... mm (HZ)	... mm boven (Z)
Hout winter	... mm (HW)	... mm onder (HZ)
Hout winter in de Noord-Atlantische Oceaan	... mm (HWNA)	... mm onder (HZ)

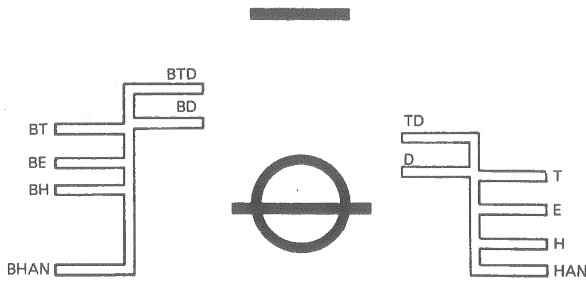
(1) Vrijboorden en uitwateringsmerken die niet van toepassing zijn, hoeven niet op het certificaat te worden aangegeven. Onderverdeling van uitwateringsmerken mag op vrijwillige basis worden vermeld op het certificaat.

Vermindering voor zoet water voor alle vrijboorden, andere dan vrijboorden voor houtvaart ...mm. Voor vrijboorden voor de houtvaart ... mm.

(1) De kenmerken van het schip mogen bij wijze van alternatief horizontaal in vakjes worden geplaatst.

(2) In overeenstemming met resolutie A.600(15) — IMO Ship Identification Number Scheme (scheepsidentificatienummerschema) mag deze informatie op vrijwillige basis worden toegevoegd.

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à ... mm du pont ... en abord.



IL EST CERTIFIE :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 14 de la Convention.
2. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les francs-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées conformément aux dispositions de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au ... (1) sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14 (1) c) de la Convention.

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)

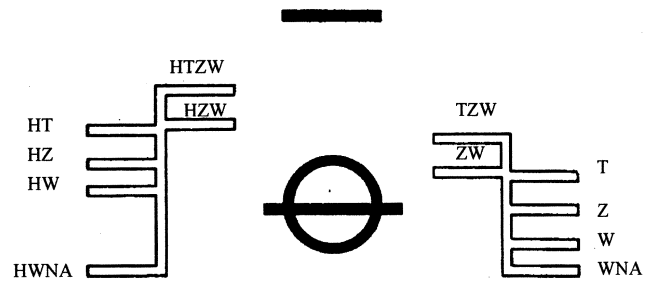
NOTES

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

2 Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée ci-dessus. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

(1) Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à l'article 19 (1) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2 (9) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19 (8).

De bovenkant van de deklijn vanwaar elk vrijboord is gemeten, ligt ... mm van het ... dek in de zijde.



HIERMEDE WORDT VERKLAARD :

1. Dat het schip werd onderzocht overeenkomstig de vereisten van artikel 14 van het Verdrag.
2. Dat het onderzoek heeft aangetoond dat de vrijboorden zijn toegekend en dat de hierboven aangegeven uitwateringslijnen zijn aangebracht overeenkomstig het Verdrag.

Dit certificaat is geldig tot ... (1), evenwel afhankelijk van de jaarlijkse onderzoeken overeenkomstig artikel 14(1) (c) van het Verdrag.

Uitgereikt te ...

(Plaats van uitreiking van certificaat)

...

(Datum van uitreiking)

...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar die het certificaat uitreikt)

(Zegel of stempel van de uitreikende instantie, zoals passend)

OPMERKINGEN

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

2. Wanneer een schip zich bevindt in zoet water waarvan het soortelijk gewicht gelijk is aan één, mag de van toepassing zijnde uitwateringslijn ondergedompeld zijn tot op een diepte die overeenkomt met de correctie voor zoet water, hierboven aangegeven. Wanneer het soortelijk gewicht niet gelijk is aan één, wordt een correctie toegepast, evenredig aan het verschil tussen 1,025 en het werkelijke soortelijk gewicht.

(1) Voeg hier de vervaldatum in zoals bepaald door de administratie overeenkomstig artikel 19(1) van het Verdrag. De dag en maand van deze datum komen overeen met de verjaardagsdatum zoals gedefinieerd in artikel 2(9) van het Verdrag, tenzij deze is gewijzigd overeenkomstig artikel 19(8) van het Verdrag.

Attestation de visites annuelles

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par l'article 14 (1) c) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite annuelle :

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)

Visite annuelle :

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)

Visite annuelle effectuée conformément à l'article 19, (8) c)

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite effectuée conformément à l'article 19 (8) c) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Aantekening betreffende jaarlijkse onderzoeken

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat het schip, bij een jaarlijks onderzoek zoals vereist door artikel 4 (1) (c) van het Verdrag, in overeenstemming met de desbetreffende vereisten van het Verdrag werd bevonden.

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening :

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek overeenkomstig artikel 19(8)(c)

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat het schip, bij een onderzoek zoals vereist door artikel 19(8)(c) van het Verdrag, in overeenstemming met de desbetreffende vereisten van het Verdrag werd bevonden.

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

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 l'article 19 (3)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19 (3) de la Convention, 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 l'article 19 (4)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19 (4) de la Convention, 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'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19 (5) ou 19 (6)

Le présent certificat, conformément à l'article 19 (5)/19 (6) (1) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : ...

Date : ...

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

Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de l'article 19 (8)

Conformément à l'article 19 (8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : ...

Date :

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

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ter verlenging van het certificaat indien het voor minder dan 5 jaar geldig is in geval van toepassing van artikel 19 (3)

Het schip voldoet aan de desbetreffende vereisten van het Verdrag en dit certificaat moet overeenkomstig artikel 19(3) van het Verdrag als geldig worden aangenomen tot

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ingeval het vernieuwingsonderzoek is voltooid en artikel 19(4) van toepassing is

Het schip voldoet aan de desbetreffende vereisten van het Verdrag en dit certificaat moet overeenkomstig artikel 19(4) van het Verdrag als geldig worden aangenomen tot

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ter verlenging van de geldigheid van het certificaat tot de onderzoekshaven bereikt is of voor een tijdsduur, ingeval artikel 19(5) of 19(6) van toepassing is

Dit certificaat zal overeenkomstig artikel 19(5)/19(6) (1) van het Verdrag als geldig worden aangenomen tot

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ter vervroeging van de verjaardagsdatum ingeval artikel 19(8) van toepassing is

Overeenkomstig artikel 19(8) van het Verdrag is de nieuwe verjaardagsdatum :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

(1) Rayer la mention inutile.

(1) Schrappen wat niet past.

Conformément à l'article 19 (8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé: ...

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu: ...

Date: ...

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

*Modèle de Certificat international d'exemption
pour le franc-bord*

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION
POUR LE FRANC-BORD

(Cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif,

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) mesurée conformément à l'article 2 (8) (en mètres): ...

Numéro OMI (2) : ...

IL EST CERTIFIÉ :

Que le navire est exempté, en vertu de l'article 6 (2)/article 6 (4) (3) de la Convention susvisée, de l'application des dispositions de la Convention.

Les dispositions de la Convention dont le navire est exempté en vertu de l'article 6 (2) sont les suivantes :

...

...

...

...

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

(2) Conformément à la résolution A.600 (15) intitulée «Système de numéros OMI d'identification des navires», ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.

(3) Rayer les mentions inutiles.

Overeenkomstig artikel 19(8) van het Verdrag is de nieuwe verjaardagsdatum:

Handtekening: ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats: ...

Datum: ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

*Model van Internationaal Certificaat van Vrijstelling
betreffende de Uitwatering*

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING
BETREFFENDE DE UITWATERING

(Officieel zegel)

(Staat)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

INTERNATIONAAL VERDRAG VAN 1966 BETREFFENDE DE UITWATERING VAN SCHEPEN, gewijzigd door het daarop betrekking hebbende Protocol van 1988.

Namens de regering van

...

(naam van de Staat)

door ...

(gemachtigde persoon of organisatie)

Kenmerken van het schip (1)

Naam van het schip: ...

Onderscheidingsnummers of -letters: ...

Thuishaven: ...

Lengte (L) zoals gedefinieerd in artikel 2(8) (in meter): ...

IMO-nummer (2)

HIERMEDE WORDT VERKLAARD :

Dat het schip, onder de bevoegdheid verleend bij artikel 6(2)/6 (4) (3) van het bovenstaande Verdrag, vrijgesteld is van de vereisten van het Verdrag.

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

...

...

...

...

(1) De kenmerken van het schip mogen bij wijze van alternatief horizontaal in vakjes worden geplaatst.

(2) In overeenstemming met resolutie A.600 (15) — IMO Ship Identification Number Scheme (scheepsidentificatienummerschema) mag deze informatie op vrijwillige basis worden toegevoegd.

(3) Schrappen wat niet past.

Le voyage pour lequel l'exemption est accordée en vertu de l'article 6 (4) est le suivant :

De : ...

A : ...

Conditions, s'il en existe, auxquelles l'exemption est accordée en vertu de l'article 6 (2) ou de l'article 6 (4) :

...

...

...

Le présent certificat est valable jusqu'au ... (1) sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14 (1) c) de la Convention.

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)

Attestation de visites annuelles

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14 (1) c) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux conditions auxquelles l'exemption avait été accordée.

Visite annuelle :

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)

(1) Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à l'article 19 (10) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2 (9) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19 (8).

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

van : ...

naar : ...

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

....

....

....

Dit certificaat is geldig tot ... (1) afhankelijk van de jaarlijkse onderzoeken overeenkomstig artikel 14(1) (c) van het Verdrag.

Uitgereikt te ...

(Plaats van uitreiking van certificaat)

...

(Datum van uitreiking)

...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar die het certificaat uitreikt)

(Zegel of stempel van de uitreikende instantie, zoals passend)

Aantekening betreffende jaarlijkse onderzoeken

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat het schip, bij een jaarlijks onderzoek zoals vereist door artikel 4(1)(c) van het Verdrag, in overeenstemming is met de voorwaarden waaronder deze vrijstelling werd verleend.

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

(1) Voeg hier de vervaldatum in zoals bepaald door de administratie overeenkomstig artikel 19(10) van het Verdrag. De dag en maand van deze datum komen overeen met de verjaardagsdatum zoals gedefinieerd in artikel 2(9) van het Verdrag, tenzij deze is gewijzigd overeenkomstig artikel 19(8) van het Verdrag.

Visite annuelle :

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)

Visite annuelle effectuée conformément à l'article 19 (8) c)

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite effectuée conformément à l'article 19 (8) c) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

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 l'article 19 (3)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19 (3) de la Convention, 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 l'article 19 (4)

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent certificat, conformément à l'article 19 (4) de la Convention, est accepté comme valable, jusqu'au

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Jaarlijks onderzoek overeenkomstig artikel 19(8)(c)

HIERMEDE WORDT VERKLAARD dat het schip, bij een onderzoek zoals vereist door artikel 19(8)(c) van het Verdrag, in overeenstemming met de desbetreffende vereisten van het Verdrag werd bevonden.

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ter verlenging van het certificaat indien het voor minder dan 5 jaar geldig is en ingeval artikel 19(3) van toepassing is

Het schip voldoet aan de desbetreffende vereisten van het Verdrag en dit certificaat moet overeenkomstig artikel 19(3) van het Verdrag als geldig worden aangenomen tot

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ingeval het vernieuwingsonderzoek voltooid is en artikel 19(4) van toepassing is

Het schip voldoet aan de desbetreffende vereisten van het Verdrag en dit certificaat moet overeenkomstig artikel 19(4) van het Verdrag als geldig worden aangenomen tot

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Lieu : ...

Date : ...

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

Visa de prorogation 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 l'article 19 (5) ou 19 (6)

Le présent certificat, conformément à l'article 19 (5)/19 (6) (1) de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au
... ..

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : ...

Date : ...

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

Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de l'article 19 (8) de la Convention

Conformément à l'article 19 (8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : ...

Date : ...

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

Conformément à l'article 19 (8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au

Signé : ...

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu : ...

Date : ...

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

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ter verlenging van de geldigheid van het certificaat tot de haven van onderzoek is bereikt of voor een tijdsduur; ingeval artikel 19(5) of 19(6) van toepassing is

Dit certificaat moet overeenkomstig artikel 19(5)/19(6) (1) van het Verdrag als geldig worden aangenomen tot
... ..

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Aantekening ter vervroeging van de verjaardagsdatum wanneer artikel 19(8) van toepassing is

Overeenkomstig artikel 19(8) van het Verdrag is de nieuwe verjaardagsdatum :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

Overeenkomstig artikel 19(8) van het Verdrag is de nieuwe verjaardagsdatum :

Handtekening : ...

(Handtekening van de gemachtigde ambtenaar)

Plaats : ...

Datum : ...

(Zegel of stempel van de instantie, zoals passend)

**AVANT-PROJET DE LOI
SOU MIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi relatif à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Roi est autorisé à adhérer au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988, lequel sortira son plein et entier effet.

Les amendements au Protocole de 1988, ainsi qu'à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, qui sont adoptés en application de l'article VI du Protocole de 1988, sans que la Belgique ne s'oppose à leur adoption, sortiront leur plein et entier effet.

*
* *

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Koning wordt gemachtigd toe te treden tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988, dat volkomen gevolg zal hebben.

De wijzigingen van het Protocol van 1988, evenals van het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, die met toepassing van artikel VI van het Protocol van 1988 aangenomen worden, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

*
* *

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

40.321/4

Le Conseil D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 25 avril 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi «relatif à l'adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988», a donné le 22 mai 2006 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, 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 ci-après.

1. La formule « sous réserve d'adhésion au nom de la Belgique, le Protocole [...] sortira son plein et entier effet », déjà utilisée par le passé (1) est plus respectueuse des prérogatives constitutionnelles du Roi que les termes « le Roi est autorisé à adhérer au [...] » utilisés dans le présent avant-projet (2).

2. En l'espèce, l'assentiment anticipé que l'article 2, alinéa 2, de l'avant-projet entend donner aux amendements au Protocole de 1988, ainsi qu'à la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge, qui seraient adoptés, en application de l'article VI — Amendements, du Protocole précité sans que la Belgique ne s'y oppose, est admissible.

Afin de permettre au Parlement d'informer le Roi qu'il n'approuve pas un amendement donné, il y aurait lieu de compléter l'avant-projet par une disposition qui prévoit l'obligation pour le Roi de lui communiquer, dans un délai déterminé, tout amendement adopté en application de l'article VI précité.

(1) Voir notamment la loi du 27 juillet 1971 relative à l'adhésion de la Belgique à la Résolution concernant la troisième reconstitution des ressources de l'Association internationale de développement (*Moniteur belge* du 19 août 1971).

(2) Cette dernière formulation a cependant été acceptée tant par la section de législation que par la doctrine (voir notamment la loi du 9 juillet 2004 relative à l'adhésion de la Belgique :

— à la Convention internationale pour la réglementation de la chasse à la baleine, et règlement, fait à Washington le 2 décembre 1946;

— au Protocole, fait à Washington le 19 novembre 1956, à la Convention internationale pour la réglementation de la chasse à la baleine, faite à Washington le 2 décembre 1946 (*Moniteur belge* du 16 septembre)

et J. Masquelin, *Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belge*, Bruylant, Bruxelles, 1980, n° 211, p. 270).

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

40.321/4

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 25 april 2006 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988», heeft op 22 mei 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. De formule « onder voorbehoud van toetreding namens België, zal het Protocol (...) volkomen uitwerking hebben », die reeds is gebruikt in het verleden (1), is meer in overeenstemming met de grondwettelijke privileges van de Koning, dan de woorden « De Koning wordt gemachtigd toe te treden tot (...) », die in het onderhavige voorontwerp voorkomen (2).

2. De voorafgaande instemming die artikel 2, tweede lid, van het voorontwerp beoogt te betuigen met de wijzigingen van het Protocol van 1988, alsmede met het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, die met toepassing van artikel VI — Wijzigingen, van het voornoemde Protocol aangenomen worden zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, is in dezen aanvaardbaar.

Wil het parlement de Koning kunnen meedelen dat het niet akkoord gaat met een bepaalde wijziging, dan moet het voorontwerp worden aangevuld met een bepaling die de Koning de verplichting oplegt binnen een bepaalde termijn aan het parlement iedere wijziging mee te delen die is aangenomen met toepassing van het voornoemde artikel VI.

(1) Zie onder meer de wet van 27 juli 1971 betreffende de toetreding van België tot de Resolutie nopens de derde wedersamenstelling der middelen van de Internationale Ontwikkelingsassociatie (*Belgisch Staatsblad* van 19 augustus 1971).

(2) Deze laatste formulering is evenwel aanvaard, zowel door de afdeling wetgeving als in de rechtsleer (zie onder meer de wet van 9 juli 2004 betreffende de toetreding van België :

— tot het Internationaal Verdrag tot regeling van de walvisvangst, en tot het Reglement, gedaan te Washington op 2 december 1946;

— tot het Protocol, gedaan te Washington op 19 november 1956, bij het Internationaal Verdrag tot regeling van de walvisvangst, gedaan te Washington op 2 december 1946 (*Belgisch Staatsblad* van 16 september),

alsook J. Masquelin, *Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belge*, Bruylant, Brussel, 1980, nr. 211, blz. 270).

3. L'assentiment anticipé aux amendements qui seraient apportés au Protocole de 1988 ou à la Convention internationale de 1966 précités, n'emporte pas dérogation à l'obligation, qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires, de publier au *Moniteur belge* ces amendements pour qu'ils produisent leurs effets en droit interne (1).

La chambre était composée de

M. R. ANDERSEN, premier président du Conseil d'État,

MM. P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT, conseillers d'État,

Madame C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le premier président,

R. ANDERSEN.

3. De voorafgaande instemming met de wijzigingen die zouden worden aangebracht in het voornoemde Protocol van 1988 of in het voornoemde Internationaal Verdrag van 1966, doet niets af aan de verplichting, voortvloeiend uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, om die wijzigingen bekend te maken in het *Belgisch Staatsblad* opdat ze in het interne recht gevolg hebben (1).

De kamer was samengesteld uit

De heer R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de Raad van State,

De heren P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT, staatsraden,

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer. P. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De eerste voorzitter,

R. ANDERSEN.

(1) Sauf si la convention ainsi amendée prévoit elle-même un autre mode de publication — ce qui n'est pas le cas en l'espèce —, et pour autant que cette convention ait été publiée au *Moniteur belge*. En ce sens, voir notamment l'avis 38.163/4, donné le 16 mars 2005 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 20 juillet 2005 portant assentiment à la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991.

(1) Tenzij het aldus gewijzigde verdrag zelf een andere wijze van bekendmaking voorschrijft, wat in dezen niet het geval is, en voorzover dat verdrag bekendgemaakt is in het *Belgisch Staatsblad*. Zie, in die zin, inzonderheid advies 38.163/4, op 16 maart 2005 verstrekt over een voorontwerp dat geworden is de ordonnantie van 20 juli 2005 houdende instemming met het Verdrag inzake het merken van kneed- en bladspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991.