

63 (1993) Nr. 1

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 2001 Nr. 168**

---

---

A. TITEL

*Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag  
voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 met Bijlage;  
Torremolinos, 2 april 1993*

B. TEKST<sup>1)</sup>**Torremolinos Protocol of 1993 Relating to the Torremolinos  
International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977**

Parties to the present Protocol,

Recognizing the significant contribution which can be made by the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, to the safety of ships in general and to the safety of fishing vessels in particular,

Acknowledging however that certain provisions of the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, have given rise to difficulties in their implementation by a number of States with substantial fishing fleets under their flags and that this has prevented the entry into force of the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing vessels, 1977, and consequently the implementation of the regulations contained therein,

Desiring to establish in common agreement the highest practicable standards for the safety of fishing vessels which can be implemented by all States concerned,

Considering that this objective may best be achieved by the conclusion of the Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977,

Have agreed as follows:

**Article 1***General obligations*

1. The Parties to the present Protocol shall give effect to the provisions of:

- a) the articles of the present Protocol; and
- b) the regulations contained in the Annex to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (hereinafter referred to as "the Convention"), subject to the modifications set out in the Annex to the present Protocol.

2. The articles of the present Protocol and the regulations of the Annex to the Convention shall, subject to the modifications set out in the Annex to the present Protocol, be read and interpreted as one single instrument.

---

<sup>1)</sup> De Arabische, de Chinese, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

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

Les Parties au présent Protocole,

Reconnaissant que la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, peut contribuer de manière appréciable à la sécurité des navires en général et à la sécurité des navires de pêche en particulier,

Reconnaissant toutefois que certaines dispositions de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, ont suscité des difficultés de mise en oeuvre pour un certain nombre d'Etats possédant d'importantes flottes de pêche battant leur pavillon et ont empêché l'entrée en vigueur de la Convention de 1977 et partant la mise en oeuvre à l'échelle mondiale des règles qu'elle contient,

Désireuses d'établir d'un commun accord, en matière de sécurité des navires de pêche, les normes les plus élevées que puissent mettre en oeuvre, en pratique, tous les Etats concernés.

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un protocole relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977,

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

*Obligations générales*

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions:

- a) des articles du présent Protocole; et
- b) des règles de l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommée «la Convention»), sous réserve des modifications énoncées dans l'Annexe du présent Protocole.

2. Sous réserve des modifications énoncées dans l'Annexe du présent Protocole, les articles du présent Protocole et les règles de l'Annexe de la Convention sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3. The Annex to the present Protocol shall constitute an integral part of the Protocol and a reference to the present Protocol shall constitute at the same time a reference to the Annex hereto.

## Article 2

### *Definitions*

For the purpose of the present Protocol, unless expressly provided otherwise:

- a) "Party" means a State for which the present Protocol has entered into force;
- b) "Fishing vessel" or "vessel" means any vessel used commercially for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea;
- c) "Organization" means the International Maritime Organization;
- d) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization;
- e) "Administration" means the Government of the State whose flag the vessel is entitled to fly;
- f) "Regulations" means the regulations contained in the Annex to the Convention as modified by the present Protocol.

## Article 3

### *Application*

1. The present Protocol shall apply to seagoing fishing vessels including vessels also processing their catch entitled to fly the flag of a Party.
2. The provisions of the Annex shall not apply to vessels exclusively used:
  - a) for sport or recreation;
  - b) for processing fish or other living resources of the sea;
  - c) for research and training: or
  - d) as fish carriers.
3. Unless expressly provided otherwise, the provisions of the Annex shall apply to fishing vessels of 24 metres in length and over.
4. In a case where a limit of the vessel's length is prescribed as greater than 24 metres in a chapter for the application of that chapter, the Administration shall determine which regulations of that chapter should apply, wholly or in part, to a fishing vessel of 24 metres in length

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

## Article 2

### *Définitions*

Aux fins du présent Protocole, sauf disposition expresse contraire:

- a) le terme «Partie» désigne un Etat à l'égard duquel le présent Protocole est entré en vigueur;
- b) l'expression «navire de pêche» ou le terme «navire» désignent tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses et autres ressources vivantes de la mer;
- c) le terme «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;
- d) l'expression «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation;
- e) le terme «Administration» désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- f) le terme «règles» désigne les règles figurant à l'Annexe de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

## Article 3

### *Champ d'application*

1. Le présent Protocole s'applique aux navires de pêche en mer, y compris les navires effectuant aussi le traitement du produit de leur pêche, autorisés à battre le pavillon d'une Partie.
2. Les dispositions de l'Annexe ne s'appliquent pas aux navires utilisés exclusivement:
  - a) à des fins sportives ou récréatives;
  - b) pour le traitement du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer;
  - c) pour la recherche et la formation; ou
  - d) pour le transport de cargaisons de poisson.
3. Sauf disposition expresse contraire, les dispositions énoncées dans l'Annexe s'appliquent aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.
4. Au cas où une limite de la longueur du navire supérieure à 24 mètres est prescrite dans un chapitre aux fins de l'application des dispositions de ce chapitre, l'Administration détermine lesquelles des règles de ce chapitre devraient être applicables intégralement ou en partie à un

and over but less than the length limit prescribed in that chapter and entitled to fly the flag of that State, having regard to the type, size and mode of operation of such a vessel.

5. Parties shall endeavour to establish, as a matter of high priority, uniform standards to be applied by Administrations to fishing vessels referred to in paragraph (4), which operate in the same region, taking into account the mode of operation, sheltered nature and climatic conditions in such region. Such uniform regional standards shall be communicated to the Organization for circulation to other Parties for information.

#### Article 4

##### *Certification and port State control*

1. Every vessel required to hold a certificate in accordance with the provisions of the regulations is subject, when in a port of another Party, to control by officers duly authorized by the Government of that Party in so far as this control is directed towards verifying that the certificate issued under the provisions of the relevant regulations is valid.

2. Such certificate, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the vessel or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of that certificate or that the vessel and its equipment are not in compliance with the provisions of the relevant regulations.

3. In the circumstances given in paragraph 2 or where a certificate has expired or ceased to be valid, the officer carrying out the control shall take steps to ensure that the vessel shall not sail until it can proceed to sea or leave the port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard without danger to the vessel or persons on board.

4. In the event of this control giving rise to an intervention of any kind, the officer carrying out the control shall forthwith inform, in writing, the Consul or, in his absence, the nearest diplomatic representative of the State whose flag the vessel is entitled to fly, of all the circumstances in which intervention was deemed necessary. In addition, nominated surveyors or recognized organizations responsible for the issue of the certificates shall also be notified. The facts concerning the intervention shall be reported to the Organization.

5. If the port State authority concerned is unable to take steps as specified in paragraph 3 or if the vessel has been allowed to proceed to the next port of call, the port State authority concerned shall notify all relevant information about the vessel to the Party mentioned in paragraph 4 and to the authorities of the next port of call.

navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais inférieure à la longueur limite prescrite dans ce chapitre et qui est autorisé à battre le pavillon de cet État, compte tenu du type, des dimensions et du mode d'exploitation de ce navire.

5. Les Parties s'efforcent d'instaurer, en leur accordant un degré de priorité élevé, des normes uniformes à faire appliquer par les Administrations aux navires de pêche visés au paragraphe 4 qui sont exploités dans la même région, en tenant compte du mode d'exploitation, du caractère abrité et des conditions climatiques dans cette région. Ces normes uniformes régionales sont communiquées à l'Organisation qui les communique aux autres Parties pour information.

#### Article 4

##### *Certificats et contrôle de l'Etat du port*

1. Tout navire tenu de posséder un certificat délivré conformément aux règles est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par le gouvernement de cette Partie dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu des règles applicables sont en cours de validité.

2. Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, sont acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des règles applicables.

3. Dans les circonstances prévues au paragraphe 2 ou dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

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

5. Si l'autorité de l'Etat du port concernée ne peut prendre les mesures spécifiées au paragraphe 3 ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant, cette autorité communique tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux Parties mentionnées au paragraphe 4 ainsi qu'aux autorités du port d'escale suivant.

6. When exercising control under this article, all possible efforts shall be made to avoid a vessel being unduly detained or delayed. If a vessel is thereby unduly detained or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

7. With respect to vessels of non-Parties to the present Protocol, Parties shall apply the requirements of the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such vessels.

#### Article 5

##### *Force majeure*

1. A vessel which is not subject to the provisions of the present Protocol or which is not required to hold a certificate in accordance with the provisions of the present Protocol at the time of its departure on any voyage shall not become subject to such provisions on account of any deviation from its intended voyage due to stress of weather or any other cause of force majeure.

2. Persons who are on board a vessel by reason of force majeure or in consequence of the obligation to carry shipwrecked or other persons shall not be taken into account for the purpose of ascertaining the application to the vessel of any provisions of the present Protocol.

#### Article 6

##### *Communication of information*

1. The Parties shall communicate to the Organization:

- a) the text of laws, orders, decrees, regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;
- b) a list of non-governmental agencies which are authorized to act on their behalf in matters relating to the design, construction and equipment of vessels in accordance with the provisions of the present Protocol; and
- c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

2. The Organization shall notify all Parties of the receipt of any communication under paragraph 1a) and shall circulate to them any information communicated to it under paragraphs 1b) and 1c).



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

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

#### Article 5

##### *Force majeure*

1. Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux dispositions du présent Protocole ou qui n'est pas tenu de posséder un certificat délivré conformément aux dispositions du présent Protocole, ne doit pas être astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement quelconque par rapport au voyage prévu, si ce déroutement est dû au mauvais temps ou à tout autre cas de force majeure.

2. Pour déterminer si un navire est soumis à l'une quelconque des dispositions du présent Protocole, il n'est pas tenu compte des personnes qui se trouvent à bord pour raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui incombe à ce navire de transporter des naufragés ou d'autres personnes.

#### Article 6

##### *Communication de renseignements*

1. Les Parties communiquent à l'Organisation:

- a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application du présent Protocole;
- b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires, conformément aux dispositions du présent Protocole; et
- c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions du présent Protocole.

2. L'Organisation informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1) et leur diffuse les informations qui lui ont été communiquées au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1.

## Article 7

*Casualties to fishing vessels*

1. Each Party shall arrange for an investigation of any casualty occurring to any of its vessels subject to the provisions of the present Protocol, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present Protocol might be desirable.

2. Each Party shall supply the Organization with pertinent information concerning the findings of such investigations for circulation to all Parties. No reports or recommendations of the Organization based upon such information shall disclose the identity or nationality of the vessels concerned or in any manner fix or imply responsibility upon any vessel or person.

## Article 8

*Other treaties and interpretation*

Nothing in the present Protocol shall prejudice the present or future claims and legal views of any State concerning the law of the sea and the nature and extent of coastal and flag State jurisdiction.

## Article 9

*Signature, ratification, acceptance, approval and accession*

1. The present Protocol shall remain open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1993 until 30 June 1994 and shall thereafter remain open for accession. All States may become Parties to the present Protocol by:

- a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- c) accession.

2. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

3. Each State which has either signed the present Protocol without reservation as to ratification, acceptance or approval or has deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with this article shall transmit to the Secretary-General, at

## Article 7

*Accidents survenus aux navires de pêche*

1. Chaque Partie fait effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions du présent Protocole lorsqu'elle estime que cette enquête peut contribuer à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter au présent Protocole.

2. Chaque Partie fournit à l'Organisation toutes informations pertinentes concernant les conclusions de cette enquête en vue de leur diffusion à toutes les Parties. Les rapports ou recommandations établis par l'Organisation sur la base de ces informations ne doivent ni révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause ni imputer en aucune manière la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne ou laisser présumer leur responsabilité.

## Article 8

*Autres traités et interprétation*

Aucune disposition du présent Protocole ne préjuge les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

## Article 9

*Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. Le présent Protocole reste ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er juillet 1993 au 30 juin 1994 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Tous les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

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

3. Chaque Etat ayant soit signé le présent Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément aux dispositions du présent article communique au

the time of deposit of the above instrument and by the end of each year, information on the aggregate number of fishing vessels of 24 metres in length and over entitled to fly the flag of that State.

#### Article 10

##### *Entry into force*

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which not less than fifteen States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 9, the aggregate number of whose fishing vessels of 24 metres in length and over is not less than 14,000.

2. For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of the present Protocol after the requirements for entry into force thereof have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of the present Protocol or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the date on which the present Protocol entered into force, the present Protocol shall become effective three months after the date of deposit of the instrument.

4. After the date on which an amendment to the present Protocol is deemed to have been accepted under article 11, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol as amended.

#### Article 11

##### *Amendments*

1. The present Protocol may be amended by either of the procedures specified in this article.

2. Amendment after consideration within the Organization:

a) Any amendment proposed by a Party shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to all Members of the Organization and to all the Parties at least six months prior to its consideration.

b) Any amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Maritime Safety Committee of the Organization for consideration.

Secrétaire général à la date du dépôt de l'instrument susvisé et à la fin de chaque année des renseignements sur le nombre total des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres autorisés à battre le pavillon de cet Etat.

#### Article 10

##### *Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres est au moins égal à 14 000 ont, soit signé ce protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 9.

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

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

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

#### Article 11

##### *Amendements*

1. Le présent Protocole peut être modifié par l'une ou l'autre des procédures définies dans le présent article.

2. Amendement après examen par l'Organisation:

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

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

c) Parties whether or not Members of the Organization shall be entitled to participate in the proceedings of the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments.

d) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Maritime Safety Committee expanded as provided for in paragraph 2c) (hereinafter referred to as “the expanded Maritime Safety Committee”) on condition that at least one third of the Parties shall be present at the time of voting.

e) Amendments adopted in accordance with paragraph 2d) shall be communicated by the Secretary-General to all the Parties.

f) (i) An amendment to an article shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties.

(ii) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted:

(aa) at the end of two years from the date of adoption; or

(bb) at the end of a different period, which shall not be less than one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties or Parties the aggregate number of whose fishing vessels is not less than sixty-five per cent of the number of fishing vessels of 24 metres in length and over of all the Parties, notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

g) (i) An amendment to an article shall enter into force, with respect to those Parties which have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted and, with respect to each Party which accepts it after that date, six months after the date of that Party’s acceptance.

(ii) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties, except those which have objected to the amendment under paragraph (2)(f)(ii) and which have not withdrawn such objections, six months after the date on which it is deemed to have been accepted. However, before the date set for entry into force any Party may give notice to the Secretary-General that it exempts itself from giving effect to that amendment for a period not longer than one year from the date of its entry into force, or for such longer period as may be determined by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee at the time of the adoption of the amendment.

c) Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées 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 présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa 2 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 2 d), les amendements sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties.

f) i) Un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties.

ii) Un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté:

aa) à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date d'adoption; 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 navires de pêche représentent au total au moins 65 pour cent du nombre de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres de toutes les Parties, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

g) i) Un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties 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 à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément au sous-alinéa 2 f) ii) 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 peut notifier au Secrétaire général 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 en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement.

3. Amendment by a Conference:

a) Upon the request of a Party concurred with by at least one third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of the Parties to consider amendments to the present Protocol.

b) Every amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all the Parties for acceptance.

c) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2f) and 2g) respectively, provided that references in those paragraphs to the expanded Maritime Safety Committee shall be taken to mean references to the Conference.

4. a) A Party, which has accepted an amendment to the Annex which has entered into force, shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a vessel entitled to fly the flag of a State the Government of which, pursuant to the provisions of paragraph 2f) (ii) of this article, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, but only to the extent that such certificates relate to matters covered by the amendment in question.

b) A Party, which has accepted an amendment to the Annex which has entered into force, shall extend the benefit of the present Protocol in respect of certificates issued to a vessel entitled to fly the flag of a State the Government of which, pursuant to the provisions of paragraph 2g) (ii) of this article, has notified the Secretary-General of the Organization that it exempts itself from giving effect to the amendment.

5. Unless expressly provided otherwise, any amendment to the present Protocol which relates to the structure of a vessel shall apply only to vessels for which, on or after the date of entry into force of the amendment:

a) the keel is laid; or

b) construction identifiable with a specific vessel begins; or

c) assembly has commenced comprising at least 50 tonnes or one per cent of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

6. Any declaration of acceptance of, or objection to, an amendment or any notice given under paragraph (2)(g)(ii) shall be submitted in writing to the Secretary-General who shall inform all the Parties of any such submission and of the date of its receipt.

7. The Secretary-General shall inform all the Parties of any amendments which enter into force under this article together with the date on which each such amendment enters into force.



3. Amendement par une conférence:

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

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

c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues aux alinéas 2 f) et 2 g) respectivement, 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) Toute Partie ayant accepté un amendement à l'Annexe qui est entré en vigueur n'est pas tenue de faire bénéficier du présent Protocole, à l'égard des certificats délivrés, un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a élevé une objection contre ledit amendement conformément aux dispositions du sous-alinéa 2 f) ii) du présent article et qui n'a pas retiré cette objection, mais uniquement dans la mesure où ces certificats se rapportent à des questions auxquelles ledit amendement est applicable.

b) Toute Partie ayant accepté un amendement à l'Annexe qui est entré en vigueur fait bénéficier du présent Protocole, à l'égard des certificats délivrés, un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a notifié au Secrétaire général de l'Organisation, conformément aux dispositions du sous-alinéa 2 g) ii) du présent article, qu'il s'est dispensé de donner effet audit amendement.

5. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement au présent Protocole qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont, à la date ou après la date d'entrée en vigueur de l'amendement:

a) la quille est posée; ou

b) une construction identifiable à un navire particulier commence; ou

c) le montage a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

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

7. Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties 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 12

*Denunciation*

1. The present Protocol may be denounced by any Party at any time after the expiry of five years from the date on which the present Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by notification in writing to the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect twelve months after receipt of the denunciation by the Secretary-General or after the expiry of any longer period which may be indicated in the notification.

## Article 13

*Depositary*

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as “the Depositary”).

2. The Depositary shall:

a) inform the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of the present Protocol;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

b) transmit certified true copies of the present Protocol to the Governments of all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. As soon as the present Protocol enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## Article 14

*Languages*

The present Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

## Article 12

*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 Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de tout délai plus long précisé dans la notification.

## Article 13

*Dépositaire*

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

2. Le Dépositaire:

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

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

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

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général 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 14

*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.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed the present Protocol.

DONE AT Torremolinos this second day of April one thousand nine hundred and ninety-three.

---

**Annex**

**Modifications to the Annex and the Appendices to the Annex to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977**

**Regulations for the construction and equipment of fishing vessels**

CHAPTER I

GENERAL PROVISIONS

Regulation 1

*Application*

The existing text of regulation 1 is replaced by the following:  
“Unless expressly provided otherwise, the provisions of this Annex shall apply to new vessels.”

Regulation 2

*Definitions*

The existing text of regulation 2 is inserted, subject to the following changes.

The introductory phrase of paragraph 1 is replaced by the following:

“1. “New vessel” is a vessel for which, on or after the date of entry into force of the present Protocol:”

In paragraph 1b), “the Convention” is replaced by “the present Protocol”.

In paragraph 5, “the least depth” is replaced by “the least moulded depth”.

The existing text of paragraph 8a) is replaced by the following:

“a) “The moulded depth” is the vertical distance measured from the keel line to the top of the working deck beam at side”.

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

FAIT A Torremolinos, ce 2 avril mil neuf cent quatre-vingt-treize.

---

**Annexe**

**Modifications apportées à l'Annexe et aux Appendices de l'Annexe de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977**

**Règles relatives à la construction et à l'équipement des navires de pêche**

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Règle 1

*Application*

Remplacer le texte actuel de la règle 1 par le texte suivant:  
«Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente Annexe s'appliquent aux navires neufs.»

Règle 2

*Définitions*

Insérer ici le texte actuel de la règle 2, sous réserve des modifications suivantes.

La phrase liminaire du paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant:

«1. L'expression «navire neuf» désigne un navire dont, à la date ou après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole:»

Au paragraphe 1b), remplacer «de la Convention» par «du présent Protocole».

Au paragraphe 5, remplacer les mots «creux minimal» par les mots «creux minimal sur quille».

Remplacer le texte actuel du paragraphe 8a) par le suivant:

«a) L'expression «creux sur quille» désigne la distance verticale mesurée de la ligne de quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de travail».

In paragraph 8b) and c), “the depth” is replaced by “the moulded depth”.

A new paragraph 9 is inserted as follows:

“ 9 “The depth D)” is the moulded depth amidships.”

Existing paragraphs 9 to 21 are renumbered as 10 to 22, respectively.

Existing paragraphs 22 to 51 are deleted.

#### Regulation 3

##### *Exemptions*

The existing text of regulation 3 is inserted, subject to the following change.

The existing text of paragraph 2 is replaced by the following:

“2. Exemptions from the requirements of chapter IX are dealt with in regulation IX/3 and exemptions from chapter X are dealt with in regulation X/2.”

#### Regulation 4

##### *Equivalents*

The existing text of regulation 4 is replaced by the following:

“1. Where the present regulations require that a particular fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, shall be fitted or carried in a vessel, or that any particular provision shall be made, the Administration may allow any other fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, to be fitted or carried, or any other provision to be made in that vessel, if it is satisfied by trial thereof or otherwise that such fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, is at least as effective as that required by the present regulations.

2. Any Administration which so allows, in substitution, a fitting, material, appliance or apparatus, or type thereof, or provision, shall communicate to the Organization particulars thereof together with a report on any trials made and the Organization shall circulate such particulars to other Parties for the information of their officers.”

#### Regulation 5

##### *Repairs, alterations and modifications*

The existing text of regulation 5 is inserted.

Aux paragraphes 8 b) et 8 c), remplacer «le creux» par «le creux sur quille».

Insérer un nouveau paragraphe 9 ainsi libellé:

«9. Le terme «creux (D)» désigne le creux sur quille mesuré au milieu du navire.»

Renommer les paragraphes 10 à 22 qui deviennent les paragraphes 9 à 21 respectivement.

Supprimer les paragraphes 22 à 51 actuels.

### Règle 3

#### *Exemptions*

Insérer ici le texte actuel de la règle 3, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte actuel du paragraphe 2 par le texte suivant:

«2. Les exemptions aux prescriptions du chapitre IX font l'objet de la règle IX/3 et les exemptions aux prescriptions du chapitre X font l'objet de la règle X/2.»

### Règle 4

#### *Equivalences*

Remplacer le texte actuel de la règle 4 par le suivant:

«1. Lorsque les présentes règles prescrivent de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné, ou de prendre une disposition quelconque, l'Administration peut admettre que soit mis en place toute autre installation, tout autre matériau, dispositif ou appareil particulier ou d'un type donné, ou que soit prise toute autre disposition, s'il est établi à la suite d'essais ou d'une autre manière que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers ou d'un type donné, ou cette disposition, ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par les présentes règles.

2. Toute Administration qui autorise ainsi par substitution une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné ou un dispositif doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation avec un rapport sur les essais qui ont été faits.

Connaissance en est donnée par l'Organisation aux autres Parties pour l'information de leurs fonctionnaires.»

### Règle 5

#### *Réparations. modifications et transformations*

Insérer ici le texte actuel de la règle 5.

## Regulation 6

*Surveys*

The existing text of regulation 6 is replaced by the following:

“1. Every vessel shall be subject to the surveys specified below:

a) An initial survey before the vessel is put into service or before the certificate required under regulation 7 is issued for the first time, which shall include a complete survey of its structure, stability, machinery, arrangements and material, including the outside of the vessel’s hull and the inside and outside of the boilers and equipment in so far as the vessel is covered by this Annex. This survey shall be such as to ensure that the arrangements, material, and scantlings of the structure, boilers, and other pressure vessels and their appurtenances, main and auxiliary machinery, electrical installations, radio installations including those used in life-saving appliances, fire protection, fire safety systems and appliances, life-saving appliances and arrangements, shipborne navigational equipment, nautical publications and other equipment fully comply with the requirements of this Annex. The survey shall also be such as to ensure that the workmanship of all parts of the vessel and its equipment is in all respects satisfactory and that the vessel is provided with the lights, means of making sound signals and distress signals, required by this Annex and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force. Where pilot transfer arrangements are carried these shall also be surveyed to ensure that they are in a safe working condition and comply with the relevant requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.

b) Periodical surveys at intervals specified below:

- (i) four years with regard to the structure, including the outside of the vessel’s hull, and machinery of the vessel referred to in chapters II, III, IV, V and VI. As provided for in regulation 11(1) the period may be extended for one year subject to the vessel being surveyed internally or externally as far as it is reasonable and practicable;
- (ii) two years with regard to the equipment of the vessel referred to in chapters II, III, IV, V, VI, VII and X; and
- (iii) one year with regard to the radio installations, including those used in life-saving appliances, and the radio direction-finder of the vessel referred to in chapters VII, IX and X.



## Règle 6

*Visites*

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

«1. Tout navire est soumis aux visites ci-après:

a) Avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit par la règle 7 ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une inspection complète de sa structure, sa stabilité, ses machines, ses aménagements et ses matériaux, y compris la face externe de la coque du navire ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières et de l'équipement dans la mesure où le navire est visé par la présente Annexe. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques et autres parties de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions de la présente Annexe. La visite doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement est à tous égards satisfaisant et que le navire est pourvu des feux, des moyens de signalisation sonore et en cas de détresse prescrits par la présente Annexe et par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur. S'il y a à bord des dispositifs utilisés pour le transfert du pilote, ceux-ci doivent également faire l'objet d'une visite pour vérifier qu'ils sont en bon état de fonctionnement et conformes aux prescriptions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur.

b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés ci-après:

- i) quatre ans pour ce qui est de la structure, y compris la face externe de la coque du navire, et des machines du navire visées aux chapitres II, III, IV, V et VI; ainsi qu'il est prévu au paragraphe 1 de la règle 11, cette période peut être prolongée d'un an sous réserve que le navire soit inspecté intérieurement ou extérieurement autant qu'il est raisonnable et possible dans la pratique;
- ii) deux ans pour ce qui est de l'équipement du navire visé aux chapitres II, III, IV, V, VI, VII et X; et
- iii) un an pour ce qui est des installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, et du radiogoniomètre du navire visés aux chapitres VII, IX et X.

Periodical surveys shall be such as to ensure that the appropriate items referred to in subparagraph a) fully comply with the applicable requirements of this Annex, that the equipment is in good working order and that the stability information is readily available on board.

When the duration of the certificate issued under regulation 7 or 8 is extended as specified in regulation 11(2) or (4), the intervals of the surveys may be extended correspondingly.

c) In addition to the periodical survey required in subparagraph b)(i) intermediate surveys with regard to the structure and machinery of the vessel at intervals specified by the Administration. The survey shall also be such as to ensure that alterations which would adversely affect the safety of the vessel or the crew have not been made.

d) Periodical surveys, as specified in subparagraphs b)(ii) and (iii), and intermediate surveys, as specified in subparagraph c), shall be endorsed on the certificate referred to in regulation 7 or 8, as appropriate.

2. a) The inspection and survey of vessels shall, so far as the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom are concerned, be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

b) An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in subparagraph a) shall, as a minimum, empower any nominated surveyor or recognized organization:

(i) to require repairs to a vessel;

(ii) to carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a port State.

The Administration shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to nominated surveyors or recognized organizations.

c) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the vessel or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the vessel is not fit to proceed to sea without danger to the vessel, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the vessel is in the port of another Party, the appropriate authorities of the port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or a recognized organization has notified the appropriate authorities of the port State, the Government of the port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this regula-

Les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que les éléments énumérés à l'alinéa a) satisfont intégralement aux prescriptions applicables de la présente Annexe, qu'ils sont en bon état de marche et que les renseignements de stabilité peuvent être facilement consultés à bord.

Lorsque la durée du certificat délivré aux termes de la règle 7 ou de la règle 8 est prorogée comme prévu aux paragraphes 2 ou 4 de la règle 11, l'intervalle séparant les visites peut être prolongé en conséquence.

c) En plus des visites périodiques prescrites à l'alinéa b) i), des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'Administration portant sur la structure et les machines du navire. La visite doit aussi permettre de s'assurer qu'aucune transformation qui compromettrait la sécurité du navire ou de l'équipage n'a été effectuée.

d) Les visites périodiques spécifiées aux alinéas h) ii) et b) iii) et les visites intermédiaires spécifiées à l'alinéa c) doivent être portées sur le certificat mentionné à la règle 7 ou à la règle 8, selon qu'il convient.

2. a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions des présentes règles et l'octroi des exemptions à ces dispositions, doivent être effectuées par des agents de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier les inspections et les visites, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu à l'alinéa a) doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à:

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

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

c) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute

tion. When applicable, the Government of the port State concerned shall ensure that the vessel shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the vessel or persons on board.

d) In every case, the Administration shall fully guarantee the completeness and efficiency of the inspection and survey, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

3. a) The condition of the vessel and its equipment shall be maintained to conform with the provisions of the present regulations to ensure that the vessel in all respects will remain fit to proceed to sea without danger to the vessel or persons on board.

b) After any survey of the vessel under this regulation has been completed, no change shall be made in the structural arrangements, machinery, equipment and other items covered by the survey, without sanction of the Administration.

c) Whenever an accident occurs to a vessel or a defect is discovered, either of which affects the safety of the vessel or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the skipper or owner of the vessel shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by this regulation, is necessary. If the vessel is in a port of another Party, the skipper or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.”

#### Regulation 7

The existing text of regulation 7 and its title are replaced by the following:

##### *“Issue or endorsement of certificates*

1. a) An International Fishing Vessel Safety Certificate shall be issued after survey to a vessel which complies with the applicable requirements of this Annex.

b) When an exemption is granted to a vessel under, and in accordance with, the provisions of this Annex, an International Fishing Vessel Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificate prescribed in subparagraph a).

l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

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

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

b) Après l'une quelconque des visites prévues à la présente règle, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

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

#### Règle 7

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 7 par ce qui suit:

##### *«Délivrance des certificats ou apposition d'un visa*

1. a) Un Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré, après visite, à tout navire qui satisfait aux prescriptions applicables de la présente Annexe.

b) Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des dispositions de la présente Annexe, un Certificat international d'exemption pour navire de pêche doit être délivré en plus du certificat prescrit à l'alinéa a).

2. The certificates referred to in paragraph 1 shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by the Administration. In every case, the Administration shall assume full responsibility for the issue of the certificates.”

#### Regulation 8

The existing text of regulation 8 and its title are replaced by the following:

##### *“Issue and endorsement of certificates by another Party*

1. A Party may, at the request of another Party, cause a vessel to be surveyed and, if satisfied that the requirements of this Annex are complied with, shall issue or authorize the issue of certificates to the vessel and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the certificates of the vessel in accordance with the provisions of this Annex.

2. A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3. A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the other Administration and shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued under regulation 7.”

#### Regulation 9

The existing text of regulation 9 and its title are replaced by the following:

##### *“Form of certificates and record of equipment*

The certificates and record of equipment shall be drawn up in the form corresponding to the model given in the appendix. If the language used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages unless the Administration deems it to be unnecessary, taking into account the area of operation of the vessel.”

#### Regulation 10

The existing text of regulation 10 and its title are replaced by the following:

##### *“Availability of certificates*

The certificate issued under regulation 7 or 8 shall be readily available on board for examination at all times.”

2. Les certificats prévus au paragraphe 1 doivent être délivrés, ou un visa doit être apposé, soit par l'Administration, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de la délivrance des certificats.»

#### Règle 8

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 8 par ce qui suit:

##### *«Délivrance de certificats ou apposition d'un visa par une autre Partie*

1. Une Partie peut, à la demande d'une autre Partie, faire visiter un navire; si elle estime que les prescriptions de la présente Annexe sont observées, elle doit délivrer des certificats au navire ou autoriser leur délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur les certificats dont dispose le navire, conformément aux dispositions de la présente Annexe.

2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.

3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il est délivré à la demande de l'autre Administration; ce certificat a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de la règle 7.»

#### Règle 9

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 9 par ce qui suit:

##### *«Présentation des certificats et de la fiche d'équipement*

Les certificats et la fiche d'équipement doivent être établis conformément au modèle qui figure à l'appendice. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues à moins que l'Administration le juge superflu, compte tenu de la zone d'exploitation du navire.»

#### Règle 10

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 10 par ce qui suit:

##### *«Disponibilité des certificats*

Les certificats délivrés en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 doivent pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment.»

## Regulation 11

The existing text of regulation 11 and its title are replaced by the following:

*“Duration and validity of certificates*

1. An International Fishing Vessel Safety Certificate shall be issued for a period of not more than four years and shall not be extended for more than one year subject to the periodical and intermediate surveys as required in regulation 6(1)(b) and c), except as provided for in paragraphs 2, 3 and 4. An International Fishing Vessel Exemption Certificate shall not be valid for longer than the period of the International Fishing Vessel Safety Certificate.

2. If at the time when the validity of its certificate expires or ceases, a vessel is not in a port of the Party whose flag the vessel is entitled to fly, the validity of the certificate may be extended by that Party, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the vessel to complete its voyage to a port of that Party or to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

3. No certificates shall be thus extended for a period longer than five months and a vessel to which such extension is granted shall not, on its arrival in a port of the Party whose flag the vessel is entitled to fly or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave such port without having obtained a new certificate.

4. A certificate which has not been extended under the provisions of paragraph 2 may be extended by the Administration for a period of grace up to one month from the date of expiry stated on it.

5. A certificate issued under regulation 7 or 8 shall cease to be valid in any of the following cases:

- a) if the relevant surveys are not completed within the periods specified in regulation 6;
- b) if the certificate is not endorsed in accordance with the present regulations;
- c) upon transfer of the vessel to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the vessel is in compliance with the requirements of regulation 6 3a) and b). In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the State whose flag the vessel was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the vessel before the transfer and, if available, copies of the relevant survey report.”



## Règle 11

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 11 par ce qui suit:

*«Durée et validité des certificats*

1. Un Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré pour une période ne dépassant pas quatre ans et ne doit pas être prorogé de plus d'un an, sous réserve des visites périodiques et intermédiaires prescrites à la règle 6 1b) et 6 1c), sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4. Un Certificat international d'exemption pour navire de pêche ne peut avoir une durée de validité supérieure à celle du Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

2. Si, à la date d'expiration ou de cessation de la validité de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port de la Partie dont il est autorisé à battre le pavillon, la validité du certificat peut être prorogée par cette Partie. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire de regagner un port de cette Partie ou le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3. Aucun certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans un port de la Partie dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

4. Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions du paragraphe 2 peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

5. Un certificat délivré en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:

a) si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 6;

b) si les visas prévus dans les présentes règles n'ont pas été apposés sur le certificat;

c) si un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 6 3a) et 6 3b). Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de l'Etat dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies du rapport de visite pertinent, le cas échéant.»

## CHAPTER 11

## CONSTRUCTION, WATERTIGHT INTEGRITY AND EQUIPMENT

## Regulation 1

*Construction*

The existing text of regulation 12 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 5, the reference to “regulation 2(21)” is replaced by a reference to “regulation 1/2(22)”.

## Regulation 2

*Watertight doors*

The existing text of regulation 13 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 1, the reference to “regulation 12 3” is replaced by a reference to “regulation 1 (3)”.

## Regulation 3

The existing text of regulation 14 and its title are replaced by the following:

*“Hull integrity*

1. External openings shall be capable of being closed so as to prevent water from entering the vessel. Deck openings which may be open during fishing operations shall normally be arranged near to the vessel’s centreline.

However, the Administration may approve different arrangements if satisfied that the safety of the vessel will not be impaired.

2. Fish flaps on stern trawlers shall be power-operated and capable of being controlled from any position which provides an unobstructed view of the operation of the flaps.”

## Regulation 4

*Weathertight doors*

The existing text of regulation 15 is inserted, subject to the following change.

The following sentence is inserted at the end of paragraph 1:

## CHAPITRE II

## CONSTRUCTION, ETANCHEITE A L'EAU ET EQUIPEMENT

## Règle 1

*Construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 12 sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 5, remplacer la mention du «paragraphe 21 de la règle 2» par une mention de la «règle I/2 22».

## Règle 2

*Portes étanches à l'eau*

Insérer ici le texte actuel de la règle 13 sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 3 de la règle 12» par une mention de «la règle 1 (3)».

## Règle 3

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 14 par ce qui suit:

*«Intégrité de la coque*

1. Les ouvertures extérieures doivent pouvoir être fermées de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le navire. Les ouvertures de pont qui peuvent être ouvertes pendant les opérations de pêche doivent normalement être situées près de l'axe longitudinal du navire.

Toutefois, l'Administration peut approuver des mesures différentes si elle est convaincue que la sécurité du navire n'en sera pas diminuée.

2. A bord des chalutiers pêchant par l'arrière, les panneaux des cales à poisson doivent être actionnés par une source d'énergie et susceptibles d'être commandés à partir d'un quelconque emplacement d'où l'on puisse voir sans encombre le fonctionnement des panneaux.»

## Règle 4

*Portes étanches aux intempéries*

Insérer ici le texte actuel de la règle 15, sous réserve de la modification suivante:

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 1:

“The Administration may, without prejudice to the safety of the crew, permit the doors to be opened from one side only for freezer rooms, provided that a suitable alarm device is fitted to prevent persons being trapped in those rooms.”

Regulation 5

*Hatchways closed by wood covers*

The existing text of regulation 16 is inserted.

Regulation 6

*Hatchways closed by covers other than wood*

The existing text of regulation 17 is inserted, subject to the following change.

Paragraph 1 is replaced by the following:

“1. The height above deck of hatchway coamings shall be as specified in regulation 5 (1). Where operating experience has shown justification, and on the approval by the Administration, the height of these coamings may be reduced, or the coamings omitted entirely, provided that the safety of vessels is not thereby impaired. In this case, the hatchway openings shall be kept as small as practicable and the covers be permanently attached by hinges or equivalent means and be capable of being rapidly closed and battened down, or by equally effective arrangements to the satisfaction of the Administration.”

Regulation 7

*Machinery space openings*

The existing text of regulation 18 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 1, the reference to “regulation 15” is replaced by a reference to “regulation 4”.

Regulation 8

*Other deck openings*

The existing text of regulation 19 is inserted.

Regulation 9

*Ventilators*

The existing text of regulation 20 is inserted.

«L'Administration peut, si cela ne porte pas atteinte à la sécurité de l'équipage, autoriser que les portes des locaux de congélation ne puissent être ouvertes que d'un côté seulement, à condition qu'un dispositif d'alarme approprié soit installé pour empêcher que des personnes soient enfermées dans ces locaux.»

#### Règle 5

##### *Écoutilles fermées par des panneaux en bois*

Insérer ici le texte actuel de la règle 16.

#### Règle 6

##### *Écoutilles fermées par des panneaux en matériaux autre que le bois*

Insérer ici le texte actuel de la règle 17, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le paragraphe 1 par le texte suivant:

«1. La hauteur sur pont des surbaux d'écouille doit être celle indiquée à la règle 5 (1). Si l'expérience acquise en cours d'exploitation le justifie, et si l'Administration l'autorise, on peut réduire la hauteur de ces surbaux d'écouille ou les supprimer entièrement, à condition que la sécurité du navire ne s'en trouve pas compromise. Dans ce cas, les ouvertures d'écouille doivent être aussi petites que possible et les panneaux doivent être fixés à demeure au moyen de charnières ou de dispositifs équivalents et pouvoir être fermés et assujettis rapidement, ou être fixés d'une façon aussi efficace jugée satisfaisante par l'Administration.»

#### Règle 7

##### *Ouvertures de la tranche des machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 18, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer la mention de «la règle 15» par une mention de «la règle 4».

#### Règle 8

##### *Autres ouvertures de pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 19.

#### Règle 9

##### *Manches à air*

Insérer ici le texte actuel de la règle 20.

## Regulation 10

*Air pipes*

The existing text of regulation 21 is inserted.

## Regulation 11

*Sounding devices*

The existing text of regulation 22 is inserted.

## Regulation 12

*Sidescuttles and windows*

The existing text of regulation 23 is inserted, subject to the following changes.

New paragraph 3 is inserted as follows:

“3. Sidescuttles fitted less than 1,000 millimetres above the deepest operating waterline shall be of the fixed type”.

The existing paragraphs 3 to 5 are renumbered as 4 to 6, respectively.

In renumbered paragraph 4, the following sentence is added at the end: “Those prone to be damaged by fishing gear shall be suitably protected”.

## Regulation 13

*Inlets and discharges*

The existing text of regulation 24 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 1, the reference to “regulation 15” is replaced by a reference to “regulation 4”.

## Regulation 14

*Freeing ports*

The existing text of regulation 25 is inserted.

## Regulation 15

*Anchor and mooring equipment*

The existing text of regulation 26 is inserted.

## Règle 10

*Tuyaux de dégagement d'air*

Insérer ici le texte actuel de la règle 21.

## Règle 11

*Dispositifs de sonde*

Insérer ici le texte actuel de la règle 22.

## Règle 12

*Hublots et fenêtres*

Insérer ici le texte actuel de la règle 23, sous réserve des modifications ci-après.

Insérer le nouveau paragraphe 3 ci-après:

«3. Les hublots installés à une hauteur inférieure à 1000 millimètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la plus élevée doivent être du type fixe.»

Re-numéroter les paragraphes 3 à 5 actuels, qui deviennent les paragraphes 4 à 6, respectivement.

Ajouter la phrase suivante à la fin du nouveau paragraphe 4:

«Ceux qui risquent d'être endommagés par des appareils de pêche doivent être protégés de manière appropriée.»

## Règle 13

*Prises d'eau et décharges*

Insérer ici le texte actuel de la règle 24, sous réserve de la modification suivante:

Au paragraphe 1, remplacer la mention de «la règle 15» par une mention de «la règle 4».

## Règle 14

*Sabords de décharge*

Insérer ici le texte actuel de la règle 25.

## Règle 15

*Appareils de mouillage et d'amarrage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 26.

CHAPTER III  
STABILITY AND ASSOCIATED SEAWORTHINESS

Regulation 1

*General*

The existing text of regulation 27 is inserted, subject to the following change.

The reference to “regulation 33” is replaced by a reference to “regulation 7”.

Regulation 2

*Stability criteria*

The existing text of regulation 28 is inserted, subject to the following change.

In the penultimate sentence of paragraph 1a), “watertight” is replaced by “weathertight”.

Regulation 3

*Flooding of fish-holds*

The existing text of regulation 29 is inserted, subject to the following change.

The reference to “regulation 28 (1)” is replaced by a reference to “regulation 2 (1)”.

Regulation 4

*Particular fishing methods*

The existing text of regulation 30 is inserted, subject to the following change.

The reference to “regulation 28 (1)” is replaced by a reference to “regulation 2 (1)”.

Regulation 5

*Severe wind and rolling*

The existing text of regulation 31 is inserted.

Regulation 6

*Water on deck*

The existing text of regulation 32 is inserted.



## CHAPITRE III

## STABILITE ET ETAT CORRESPONDANT DE NAVIGABILITE

## Règle 1

*Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 27, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer la mention de «la règle 33» par une mention de «la règle 7».

## Règle 2

*Critères de stabilité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 28, sous réserve de la modification suivante.

Dans l'avant-dernière phrase du paragraphe 1a), remplacer les mots «étanche à l'eau» par les mots «étanche aux intempéries».

## Règle 3

*Envahissement des cales à poisson*

Insérer ici le texte actuel de la règle 29, sous réserve de la modification suivante:

Remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 28» par une mention de «la règle 2 (1)».

## Règle 4

*Méthodes spéciales de pêche*

Insérer ici le texte actuel de la règle 30, sous réserve de la modification suivante:

Remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 28» par une mention de «la règle 2 (1)».

## Règle 5

*Vents violents et roulis important*

Insérer ici le texte actuel de la règle 31.

## Règle 6

*Eau embarquée sur le pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 32.

## Regulation 7

*Operating conditions*

The existing text of regulation 33 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1, the colon at the end of the introductory phrase is replaced by a comma and the words “as appropriate:” are added.

Paragraph 1d) is replaced by the following:

“d) arrival at home port with 10 per cent stores, fuel etc. and a minimum catch, which shall normally be 20 per cent of full catch but may be up to 40 per cent provided the Administration is satisfied that operating patterns justify such a value”.

In paragraph 2, the reference to “regulation 28” is replaced by a reference to “regulation 2” and in paragraph 3b) the reference to “regulation 34” is replaced by a reference to “regulation 8”.

## Regulation 8

*Ice accretion*

The existing text of regulation 34 is inserted.

## Regulation 9

*Inclining test*

The existing text of regulation 35 is inserted.

## Regulation 10

*Stability information*

The existing text of regulation 36 is inserted.

## Regulation 11

*Portable fish-hold divisions*

The existing text of regulation 37 is inserted.

## Regulation 12

*Bow height*

The existing text of regulation 38 is inserted.

## Règle 7

*Conditions d'exploitation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 33, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer les deux points figurant à la fin de la phrase d'introduction par une virgule et ajouter les mots «selon le cas:».

Remplacer l'alinéa d) du paragraphe 1 par le texte suivant:

«d) navire à l'arrivée au port d'origine avec 10 pour cent d'approvisionnement en matières consommables, en combustible, etc. et un chargement de poisson minimal qui représente normalement 20 pour cent d'un plein chargement mais peut atteindre 40 pour cent, à condition que l'Administration soit convaincue que les caractéristiques d'exploitation justifient cette valeur».

Au paragraphe 2, remplacer la mention de «la règle 28» par une mention de «la règle 2» et au paragraphe 3 la mention de «la règle 34» par une mention de «la règle 8».

## Règle 8

*Accumulation de glace*

Insérer ici le texte actuel de la règle 34.

## Règle 9

*Essai de stabilité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 35.

## Règle 10

*Informations relatives à la stabilité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 36.

## Règle 11

*Cloisons amovibles des cales à poisson*

Insérer ici le texte actuel de la règle 37.

## Règle 12

*Hauteur d'étrave*

Insérer ici le texte actuel de la règle 38.

## Regulation 13

*Maximum permissible operating draught*

The existing text of regulation 39 is inserted.

## Regulation 14

*Subdivision and damage stability*

The existing text of regulation 40 is inserted.

## CHAPTER IV

MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS AND  
PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES

## PART A

## GENERAL

## Regulation 1

The following text is inserted:

*“Application*

The provisions of this chapter shall apply to vessels of 45 metres in length and over.”

## Regulation 2

The following text is inserted:

*“Definitions*

1. “Main steering gear” is the machinery, the steering gear power units, if any, and ancillary equipment and the means of applying torque to the rudder stock (e.g. tiller or quadrant) necessary for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the vessel under normal service conditions.

2. “Auxiliary means of activating the rudder” is the equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the vessel in the event of failure of the main steering gear.

## Règle 13

*Tirant d'eau d'exploitation maximal admissible*

Insérer ici le texte actuel de la règle 39.

## Règle 14

*Compartimentage et stabilité après avarie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 40.

## CHAPITRE IV

MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES ET LOCAUX  
DE MACHINES SANS PRESENCE PERMANENTE DE PERSON-  
NEL

## PARTIE A

## DISPOSITIONS GENERALES

## Règle 1

Insérer ici le texte suivant:

*«Application*

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.»

## Règle 2

Insérer ici le texte suivant:

*«Définitions*

«1. L'expression «appareil à gouverner principal» désigne les machines, les groupes-moteurs, s'il en existe, et les accessoires de l'appareil à gouverner ainsi que les moyens utilisés pour transmettre le couple à la mèche du gouvernail (par exemple, la barre ou le secteur de barre) qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire dans des conditions normales de service.

2. L'expression «moyen auxiliaire de commande du gouvernail» désigne le matériel prévu pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

3. "Steering gear power unit" means in the case of:
  - a) electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;
  - b) electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump; and
  - c) other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.
4. "Maximum ahead service speed" is the greatest speed which the vessel is designed to maintain in service at sea at its maximum permissible operating draught.
5. "Maximum astern speed" is the speed which it is estimated the vessel can attain at the designed maximum astern power at its maximum permissible operating draught.
6. "Fuel oil unit" is the equipment used for the preparation of fuel oil for delivery to an oil-fired boiler, or equipment used for the preparation of oil for delivery to an internal combustion engine, and includes any oil pressure pumps, filters and heaters dealing with oil at a pressure greater than 0.18 newtons per square millimetre.
7. "Normal operational and habitable conditions" means conditions under which the vessel as a whole, its machinery services, means of main and auxiliary propulsion, steering gear and associated equipment, aids to safe navigation and to limit the risks of fire and flooding, internal and external means of communicating and signalling, means of escape and winches for rescue boats, are in proper working order and the minimum comfortable conditions of habitability are satisfactory.
8. "Dead ship condition" is the condition under which the main propulsion plant, boilers and auxiliaries are not in operation due to the absence of power.
9. "Main switchboard" is a switchboard directly supplied by the main source of electrical power and intended to distribute electrical energy.
10. "Periodically unattended machinery spaces" means those spaces containing main propulsion and associated machinery and all sources of main electrical supply which are not at all times manned under all operating conditions, including manoeuvring."

3. L'expression «groupe-moteur de l'appareil à gouverner» désigne:
  - a) un moteur électrique et le matériel électrique connexe, dans le cas d'un appareil à gouverner électrique;
  - b) un moteur électrique et le matériel électrique connexe ainsi que la pompe à laquelle le moteur est relié, dans le cas d'un appareil à gouverner électrohydraulique;
  - c) un moteur d'entraînement et la pompe à laquelle il est relié, dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques.
4. L'expression «vitesse maximale de service en marche avant» désigne la vitesse de service prévue la plus grande que le navire peut maintenir en mer lorsqu'il est à son tirant d'eau maximal admissible en exploitation.
5. L'expression «vitesse maximale en marche arrière» désigne la vitesse que le navire est supposé pouvoir atteindre lorsqu'il utilise la puissance maximale en marche arrière prévue à la conception et qu'il est à son tirant d'eau maximal admissible en exploitation.
6. L'expression «groupe de traitement du combustible liquide» désigne un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à alimenter une chaudière ou un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à un moteur à combustion interne; il comprend les pompes, les filtres et les réchauffeurs traitant le combustible à une pression supérieure à 0,18 newton par millimètre carré.
7. L'expression «conditions normales d'exploitation et d'habitabilité» désigne les conditions dans lesquelles le navire dans son ensemble, les machines, les moyens destinés à assurer la propulsion principale et auxiliaire, l'appareil à gouverner et le matériel connexe, les systèmes visant à assurer la sécurité de la navigation et à limiter les risques d'incendie et d'invasion, les moyens nécessaires aux signaux et aux communications intérieurs et extérieurs, les moyens d'évacuation et les treuils des canots de secours sont en état de marche et dans lesquelles les conditions minimales de confort et d'habitabilité sont satisfaisantes.
8. L'expression «navire privé d'énergie» désigne un navire dont l'appareil propulsif principal, les chaudières et les appareils auxiliaires ne fonctionnent pas, faute d'énergie.
9. L'expression «tableau principal» désigne un tableau alimenté directement par la source principale d'énergie électrique et destiné à distribuer l'énergie électrique.
10. L'expression «locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel» désigne les locaux dans lesquels se trouvent l'appareil propulsif principal et les appareils auxiliaires ainsi que toutes les sources d'énergie électrique principale et qui ne sont pas gardés en permanence dans toutes les conditions d'exploitation, y compris pendant la manoeuvre.»

## Regulation 3

*General*

The existing text of regulation 41 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 7, the reference to “regulations 54 to 56” is replaced by a reference to “regulations 16 to 18”.

In paragraph 8, the reference to “regulations 57 to 62” is replaced by a reference to “regulations 19 to 24”, the reference to “regulations 41 to 56” is replaced by a reference to “regulations 3 to 18” and the reference to “regulations 63 to 105” is replaced by a reference to “regulations V/1 to V/44”.

## PART B

## MACHINERY INSTALLATIONS

The text immediately after the heading is replaced by the following:

“(See also regulation 3)”

## Regulation 4

*Machinery*

The existing text of regulation 42 is inserted.

## Regulation 5

*Means of going astern*

The existing text of regulation 43 is inserted.

## Regulation 6

*Steam boilers, feed systems and steam piping arrangements*

The existing text of regulation 44 is inserted.

## Regulation 7

*Communication between the wheelhouse and machinery space*

The existing text of regulation 45 is replaced by the following:

“Two separate means of communication between the wheelhouse and the machinery space control platform shall be provided, one of which



## Règle 3

*Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 41, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 7, remplacer la mention des «règles 54 à 56» par une mention des «règles 16 à 18».

Au paragraphe 8, remplacer la mention des «règles 57 à 62» par une mention des «règles 19 à 24», la mention des «règles 41 à 56» par une mention des «règles 3 à 18» et la mention des «règles 63 à 105» par une mention des «règles 1 à 4» respectivement.

## PARTIE B

## INSTALLATIONS DE MACHINES

Remplacer la note qui suit immédiatement le titre par le texte suivant:

«(Voir également la règle 3)»

## Règle 4

*Machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 42.

## Règle 5

*Marche arrière*

Insérer ici le texte actuel de la règle 43.

## Règle 6

*Chaudières à vapeur, circuits d'alimentation et tuyautages de vapeur*

Insérer ici le texte actuel de la règle 44.

## Règle 7

*Communication entre la timonerie et les locaux de machines*

Remplacer le texte actuel de la règle 45 par le texte suivant:

«Deux moyens distincts de communication entre la timonerie et la plate-forme de commande des locaux de machines doivent être prévus,

shall be an engine-room telegraph.”

#### Regulation 8

##### *Wheelhouse control of propulsion machinery*

The existing text of regulation 46 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1d), the last sentence is deleted.

In paragraph 1e)(iii), the reference to “regulation 42 (5)” is replaced by a reference to “regulation 4 (5)”.

#### Regulation 9

##### *Air pressure systems*

The existing text of regulation 47 is inserted.

#### Regulation 10

##### *Arrangements for fuel oil, lubricating oil and other flammable oils*

The existing text of regulation 48 is inserted, subject to the following changes.

The third sentence of paragraph 2 is replaced by the following:

“Gauges made of glass of substantial thickness and protected with a metal case may be used, provided that automatic closing valves are fitted.”

A new paragraph 12 is added as follows:

“12. Fuel oil, lubricating oil and other flammable oils shall not be carried in forepeak tanks”.

#### Regulation 11

##### *Bilge pumping arrangements*

The existing text of regulation 49 is inserted, subject to the following change.

A sentence is added at the end of paragraph 2b) as follows:

“However, the actual internal diameter of the bilge main may be rounded off to the nearest standard size acceptable to the Administration.”

#### Regulation 12

##### *Protection against noise*

The existing text of regulation 50 is inserted.

l'un de ces moyens devant être un transmetteur d'ordres aux machines du type télégraphe.»

#### Règle 8

##### *Commande de l'appareil propulsif à partir de la timonerie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 46, sous réserve des modifications suivantes.

Supprimer la dernière phrase du paragraphe 1d).

Au paragraphe 1e) iii), remplacer la mention du «paragraphe 5 de la règle 42» par une mention de la «règle 4 (5)».

#### Règle 9

##### *Circuits d'air comprimé*

Insérer ici le texte actuel de la règle 47.

#### Règle 10

##### *Dispositions relatives au combustible liquide, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables*

Insérer ici le texte actuel de la règle 48, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer la troisième phrase du paragraphe 2 par le texte suivant:

«On peut utiliser des jauges en verre suffisamment épais protégées par un étui en métal, à condition d'installer des soupapes à fermeture automatique.»

Ajouter le nouveau paragraphe 12 ci-après:

«12. Les combustibles liquides, l'huile de graissage et les autres huiles inflammables ne doivent pas être transportés dans des citernes de coqueron avant.»

#### Règle 11

##### *Installations d'assèchement*

Insérer ici le texte actuel de la règle 49, sous réserve de la modification suivante.

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 2b):

«Toutefois, le diamètre intérieur réel du collecteur principal de cale peut être arrondi aux dimensions normalisées les plus proches jugées acceptables par l'Administration.»

#### Règle 12

##### *Protection contre les bruits*

Insérer ici le texte actuel de la règle 50.

## Regulation 13

*Steering gear*

The existing text of regulation 51 is inserted.

## Regulation 14

*Engineers' alarm*

The existing text of regulation 52 is inserted.

## Regulation 15

*Refrigeration systems for the preservation of the catch*

The existing text of regulation 53 is inserted, subject to the following change:

Paragraphs 1 and 2 are replaced by the following:

“1. Refrigeration systems shall be so designed, constructed, tested and installed as to take account of the safety of the system and also the emission of chlorofluorocarbons (CFCs) or any other ozone-depleting substances from the refrigerant held in quantities or concentrations which are hazardous to human health or to the environment, and shall be to the satisfaction of the Administration.

2. Refrigerants to be used in refrigeration systems shall be to the satisfaction of the Administration.

However, methylchloride or CFCs whose ozone-depleting potential is higher than 5 per cent of CFC-11 shall not be used as refrigerants.”

## PART C

## ELECTRICAL INSTALLATIONS

The text immediately after the heading is replaced by the following:  
“(See also regulation 3)”

## Regulation 16

*Main source of electrical power*

The existing text of regulation 54 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1b), the reference to “regulation 41 6a)” is replaced by

## Règle 13

*Appareil à gouverner*

Insérer ici le texte actuel de la règle 51.

## Règle 14

*Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens*

Insérer ici le texte actuel de la règle 52.

## Règle 15

*Installations frigorifiques pour la conservation de la prise*

Insérer ici le texte actuel de la règle 53, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte des paragraphes 1 et 2 par le suivant:

«1. Les installations frigorifiques doivent être conçues, construites, soumises à des essais et mises en place de manière à ce qu'il soit tenu compte de la sécurité de l'installation ainsi que des émissions de chlorofluorocarbones (CFC) ou autres substances appauvrissant la couche d'ozone en provenance de l'agent réfrigérant dont la quantité ou la concentration présente des risques pour la santé de l'homme ou pour l'environnement; ces installations doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration.

2. Les agents réfrigérants utilisés dans les installations frigorifiques doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

Toutefois, le chlorure de méthyle ou les CFC dont le potentiel d'appauvrissement de la couche d'ozone est supérieur à 5 pour cent de CFC-11 ne doivent pas être utilisés comme agents réfrigérants.»

## PARTIE C

## INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Remplacer la note qui suit immédiatement le titre par le texte suivant:  
«(Voir également la règle 3)»

## Règle 16

*Source principale d'énergie électrique*

Insérer ici le texte actuel de la règle 54, sous réserve des modifications suivantes:

Au paragraphe 1b), remplacer la mention de «l'alinéa a) du para-

a reference to “regulation 3 6a)” and the last sentence is deleted.

In paragraph 1c), the reference to “regulation 41 6a)” is replaced by a reference to “regulation 3 6a)”.

#### Regulation 17

##### *Emergency source of electrical power*

The existing text of regulation 55 is inserted, subject to the following changes.

The introductory phrase of paragraph 2 is replaced by the following: “2. The emergency source of electrical power shall be capable, having regard to starting current and the transitory nature of certain loads, of serving simultaneously for a period of at least three hours:”.

A new paragraph 2a) is inserted as follows:

- “a) the VHF radio installation required by regulation IX/6 1a) and b), and if applicable:
- (i) the MF radio installation required by regulation IX/8 1a) and b) and regulation IX/9 1b) and c);
  - (ii) the ship earth station required by regulation IX/9 1a); and
  - (iii) the MF/HF radio installation required by regulation IX/9 2a) and b) and regulation IX/10 1.”

In paragraph 2, the existing subparagraphs a), b) and c) are renumbered as b), c) and d), respectively.

In paragraph 4b), the reference to “paragraph 2a) and b)” is replaced by a reference to “paragraph 2b) and c)”.

In the first sentence of paragraph 6, the words”, other than batteries fitted for the radio transmitter and receiver in vessels of less than 45 metres in length” are deleted. In the same paragraph, the penultimate sentence is replaced by the following:

“The arrangement at the emergency switchboard shall be such that in the event of a failure of the main power supply an automatic connection of the emergency supply shall be provided.”

#### Regulation 18

##### *Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin*

The existing text of regulation 56 is inserted, subject to the following changes.

Paragraph 4 is replaced by the following:

“4. a) Where a distribution system, whether primary or secondary, for power, heating or lighting, with no connection to earth is used, a

graphe 6 de la règle 41» par une mention de «la règle 3 6 a)» et supprimer la dernière phrase.

Au paragraphe 1c), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 6 de la règle 41» par une mention de «la règle 3 6 a)».

#### Règle 17

##### *Source d'énergie électrique de secours*

Insérer ici le texte actuel de la règle 55 sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer la phrase liminaire du paragraphe 2 par le texte suivant:

«2. La source d'énergie électrique de secours doit pouvoir, compte tenu du courant de démarrage et de la nature transitoire de certaines charges, alimenter simultanément pendant une durée de trois heures au moins:».

Insérer un nouveau paragraphe 2a) ainsi libellé:

«a) l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle IX/6 1 a) et b) et, le cas échéant:

- i) l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle IX/8 1 a) et b) et à la règle IX/9 1 b) et c);
- ii) la station terrienne de navire prescrite à la règle IX/9 1 a); et
- iii) l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décadécimétriques prescrite à la règle IX/9 2 a) et b) et à la règle IX/10 1.».

Au paragraphe 2, les alinéas a), b) et c) actuels deviennent les alinéas b), c) et d), respectivement.

Au paragraphe 4b), remplacer la mention des «alinéas a) et b) du paragraphe 2» par une mention du «paragraphe 2b) et c)».

Dans la première phrase du paragraphe 6, supprimer les mots «à l'exception des batteries utilisées pour l'émetteur-récepteur radioélectrique à bord des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres». Dans le même paragraphe, remplacer l'avant-dernière phrase par ce qui suit:

«L'installation du tableau de secours doit être telle que, en cas de défaillance de la source principale d'énergie, la source d'énergie de secours soit automatiquement branchée.»

#### Règle 18

##### *Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique*

Insérer ici le texte actuel de la règle 56, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer le texte du paragraphe 4 par le texte suivant:

«4. a) Lorsqu'on utilise un réseau de distribution primaire ou secondaire sans mise à la masse pour l'énergie, le chauffage ou l'éclairage, il

device capable of monitoring the insulation level to earth shall be provided.

b) Where the distribution system is in accordance with subparagraph a) and a voltage exceeding 55 volts direct current or 55 volts, root mean square, between conductors, is used, a device capable of continuously monitoring the insulation level to earth and of giving an audible or visual indication of abnormally low insulation values shall be provided.

c) Distribution systems which are supplied at a voltage not exceeding 250 volts direct current or 250 volts, root mean square, between conductors and which are limited in extent, may comply with subparagraph a), subject to the satisfaction of the Administration.”

In paragraph 6a), the reference to “regulation 51” is replaced by a reference to “regulation 13”.

#### PART D

##### PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES

The text immediately after the heading is replaced by the following:  
“(See also regulation 3)”

#### Regulation 19

##### *Fire safety*

The existing text of regulation 57 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 4, the last sentence is deleted.

In paragraph 8, the reference to “regulations 83 and 101” is replaced by a reference to “regulations V/22 and V/40”.

In paragraph 10, the reference to “regulation 62” is replaced by a reference to “regulation 24”.

#### Regulation 20

##### *Protection against flooding*

The existing text of regulation 58 is inserted, subject to the following change.

Paragraph 2 is replaced by the following:

“2. The controls of any valve serving a sea inlet, a discharge below the waterline or a bilge injection system shall be so sited as to allow adequate time for operation in case of influx of water to the space.”



convient de prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolation par rapport à la masse.

b) Lorsque le réseau de distribution est conforme à l'alinéa a) et qu'on utilise une tension dépassant 55 volts en courant continu ou 55 volts en valeur efficace entre les conducteurs, il convient de prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolation par rapport à la masse et donner une alerte sonore ou visuelle lorsque le degré d'isolation est anormalement bas.

c) Les systèmes de distribution qui sont alimentés sous une tension égale ou inférieure à 250 volts en courant continu ou 250 volts en valeur efficace entre les conducteurs et dont la complexité est limitée peuvent satisfaire à l'alinéa a), sous réserve que ces conditions soient jugées satisfaisantes par l'Administration.»

Au paragraphe 6a), remplacer la mention de «la règle 51» par une mention de «la règle 13».

#### PARTIE D

##### LOCAUX DE MACHINES EXPLOITES SANS PRESENCE PERMANENTE DE PERSONNEL

Remplacer le texte qui suit immédiatement le titre par le suivant:  
«(Voir également la règle 3)»

#### Règle 19

##### *Protection contre l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 57, sous réserve des modifications suivantes.

Supprimer la dernière phrase du paragraphe 4.

Au paragraphe 8, remplacer la mention des «règles 83 et 101» par une mention des «règles V/22 et V/40».

Au paragraphe 10, remplacer la mention de «la règle 62» par une mention de «la règle 24».

#### Règle 20

##### *Protection contre l'invasion*

Insérer ici le texte actuel de la règle 58 sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte du paragraphe 2 par le texte suivant:

«2. Les commandes de toute soupape desservant une prise d'eau de mer, une décharge située en dessous de la flottaison ou un système d'aspiration aux bouchains doivent être placées de manière que l'on dispose d'un délai suffisant pour les actionner en cas d'invasion du local.»

## Regulation 21

*Communications*

The existing text of regulation 59 is inserted, subject to the following change.

The reference to “regulation 45” is replaced by a reference to “regulation 7”.

## Regulation 22

*Alarm system*

The existing text of regulation 60 is inserted, subject to the following change.

The existing text of paragraph 2a), b) and c) is replaced by the following:

“a) The alarm system shall be capable of sounding an audible alarm in the machinery space and shall indicate visually each separate alarm function at a suitable position.

b) The alarm system shall have a connection to the engineers’ cabins through a selector switch to ensure connection to one of those cabins and to the engineers’ public rooms, if any. The Administration may permit alternative arrangements which provide an equivalent measure of safety.

c) An engineers’ alarm and an alarm to the wheelhouse for persons on watch shall be activated if an alarm function has not received attention within a limited period as specified by the Administration.”

## Regulation 23

*Special requirements for machinery, boiler and electrical installations*

The existing text of regulation 61 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 3c), the reference to “regulation 60” is replaced by a reference to “regulation 22”.

## Regulation 24

*Safety system*

The existing text of regulation 62 is inserted.

## Règle 21

*Communications*

Insérer ici le texte actuel de la règle 59, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer la mention de «la règle 45» par une mention de «la règle 7».

## Règle 22

*Dispositif d'alarme*

Insérer ici le texte actuel de la règle 60, sous réserve de la modification suivante:

Remplacer le texte du paragraphe 2a), b) et c) par ce qui suit:

a) Le dispositif doit être capable de déclencher une alarme sonore dans les locaux de machines et doit indiquer par des signaux lumineux distincts, à un emplacement approprié, le déclenchement de chaque alarme.

b) Le dispositif d'alarme doit être relié aux cabines des mécaniciens par l'intermédiaire d'un commutateur qui assure la liaison avec l'une de ces cabines et avec les locaux de réunion des mécaniciens s'il en existe. L'Administration peut autoriser d'autres arrangements garantissant une sécurité équivalente.

c) Une alarme doit se déclencher pour prévenir les mécaniciens ainsi que les personnes de quart à la timonerie si aucune mesure n'a été prise dans un délai limité spécifié par l'Administration pour remédier à une défaillance.»

## Règle 23

*Dispositions spéciales applicables aux machines, aux chaudières et aux installations électriques*

Insérer ici le texte actuel de la règle 61, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 3c), remplacer la mention de «la règle 60» par une mention de «la règle 22».

## Règle 24

*Dispositif de sécurité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 62.

## CHAPTER V

FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION, FIRE EXTINCTION AND  
FIRE FIGHTING

The text immediately after the heading is replaced by the following:  
“(See also regulation IV/19)”

The existing heading of part A is replaced by the following:

“PART A  
GENERAL”

## Regulation 1

*General*

The existing text of regulation 63 is inserted.

## Regulation 2

The following text is inserted:

## “Definitions

1. “Non-combustible material” means a material which neither burns nor gives off flammable vapours in sufficient quantity for self-ignition when heated to approximately 750 degrees celsius, this being determined to the satisfaction of the Administration by an established test procedure. Any other material is a combustible material.

2. “A standard fire test” is one in which specimens of the relevant bulkheads or decks are exposed in a test furnace to temperatures corresponding approximately to the standard time-temperature curve. The specimen shall have an exposed surface of not less than 4.65 square metres and a height (or length of deck) of 2.44 metres, resembling as closely as possible the intended construction and including where appropriate at least one joint. The standard time-temperature curve is defined by a smooth curve drawn through the following temperature points measured above the initial furnace temperature:

at the end of the first 5 minutes	556 degrees celsius
at the end of the first 10 minutes	659 degrees celsius
at the end of the first 15 minutes	718 degrees celsius
at the end of the first 30 minutes	821 degrees celsius
at the end of the first 60 minutes	925 degrees celsius

3 “A” class divisions” are those divisions formed by bulkheads and decks which comply with the following:

## CHAPITRE V

PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE  
ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Remplacer le texte qui suit immédiatement le titre par le suivant:  
«(Voir également la règle IV/19)»

Remplacer le titre actuel de la partie A par le suivant:

«PARTIE A

DISPOSITIONS GENERALES»

Règle 1

*Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 63.

Règle 2

Insérer ici le texte suivant:

«Définitions

1. L'expression «matériau incombustible» désigne un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément quand il est porté à une température d'environ 750 degrés Celsius, cette propriété étant déterminée à la satisfaction de l'Administration au moyen d'une méthode d'essai agréée. Tout autre matériau est considéré comme matériau combustible.

2. L'expression «essai au feu standard» désigne un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans le four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps. Les échantillons doivent avoir une surface exposée d'au moins 4,65 mètres carrés et au moins 2,44 mètres de hauteur (ou de longueur dans le cas des ponts), ressembler le plus possible à la construction prévue et comporter, le cas échéant, un joint au moins. La courbe standard température-temps est une courbe régulière qui passe par les points suivants, ces points représentant des élévations de température par rapport à la température initiale du four:

au bout des 5 premières minutes	556 degrés Celsius
au bout des 10 premières minutes	659 degrés Celsius
au bout des 15 premières minutes	718 degrés Celsius
au bout des 30 premières minutes	821 degrés Celsius
au bout des 60 premières minutes	925 degrés Celsius

3. L'expression «cloisonnements du type «A» désigne des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes:

- a) they shall be constructed of steel or other equivalent material;
- b) they shall be suitably stiffened;
- c) they shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of smoke and flame to the end of the one-hour standard fire test; and
- d) they shall be insulated with approved non-combustible materials such that the average temperature of the unexposed side will not rise more than 139 degrees celsius above the original temperature, nor will the temperature, at any one point, including any joint, rise more than 180 degrees celsius above the original temperature, within the time listed below:

Class "A-60" 60 minutes

Class "A-30" 30 minutes

Class "A-15" 15 minutes

Class "A-0" 0 minutes

The Administration may require a test of a prototype bulkhead or deck to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

4. "B" class divisions" are those divisions formed by bulkheads, decks, ceilings or linings which comply with the following:

- a) they shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of flame to the end of the first one-half hour of the standard fire test;
- b) they shall have an insulation value such that the average temperature of the unexposed side will not rise more than 139 degrees celsius above the original temperature, nor will the temperature at any one point, including any joint, rise more than 225 degrees celsius above the original temperature, within the time listed below:

Class "B-15" 15 minutes

Class "B-0" 0 minutes; and

- c) they shall be constructed of approved non-combustible materials and all materials entering into the construction and erection of "B" class divisions shall be non-combustible with the exception that combustible veneers may be permitted provided they meet the relevant requirements of this chapter.

The Administration may require a test of a prototype division to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

5. "C" class divisions" are those divisions constructed of approved non-combustible materials. They need meet no requirements relative to the passage of smoke and flame nor the limiting of temperature rise. Combustible veneers are permitted provided they meet other requirements of this chapter.

- a) ils doivent être construits en acier ou autre matériau équivalent;
- b) ils doivent être convenablement raidis;
- c) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes jusqu'à la fin d'un essai au feu standard d'une heure; et
- d) ils doivent être isolés au moyen de matériaux incombustibles approuvés, de manière que la température moyenne de la surface non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 180 degrés Celsius par rapport à la température initiale, dans les délais ci-après:

Classe «A-60»	60 minutes
Classe «A-30»	30 minutes
Classe «A-15»	15 minutes
Classe «A-0»	0 minute

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison ou d'un pont prototype pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

4. L'expression «cloisonnements du type «B» désigne des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages conformes aux dispositions suivantes:

- a) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard;
- b) ils doivent avoir un degré d'isolation tel que la température moyenne de la face non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris ne s'élève pas de plus de 225 degrés Celsius par rapport à la température initiale, dans les délais ci-après:

Classe «B-15»	15 minutes
Classe «B-0»	0 minute; et

- c) ils doivent être construits en matériaux incombustibles approuvés et tous les matériaux servant à leur construction et à leur fixation doivent être incombustibles; toutefois, des revêtements combustibles peuvent être autorisés s'ils satisfont aux dispositions pertinentes du présent chapitre.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison prototype pour s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

5. L'expression «cloisonnements du type «C» désigne des cloisonnements construits en matériaux incombustibles approuvés. Ces cloisonnements n'ont pas à satisfaire aux prescriptions concernant le passage de la fumée et des flammes et l'élévation de température. Les revêtements combustibles sont autorisés s'ils satisfont aux autres prescriptions du présent chapitre.

6. "F" class divisions" are those divisions formed by bulkheads, decks, ceilings or linings which comply with the following:

a) they shall be so constructed as to be capable of preventing the passage of flame to the end of the first one-half hour of the standard fire test; and

b) they shall have an insulation value such that the average temperature of the unexposed side will not rise more than 139 degrees celsius above the original temperature, nor will the temperature at any one point, including any joint, rise more than 225 degrees celsius above the original temperature, up to the end of the first one-half hour of the standard fire test.

The Administration may require a test of a prototype division to ensure that it meets the above requirements for integrity and temperature rise.

7. "Continuous "B" class ceilings or linings" are those "B" class ceilings or linings which terminate only at an "A" or "B" class division.

8. "Steel or other equivalent material" means steel or any material which, by itself or due to insulation provided, has structural and integrity properties equivalent to steel at the end of the applicable fire exposure to the standard fire test (e.g. aluminium alloy with appropriate insulation).

9. "Low flame spread" means that the surface thus described will adequately restrict the spread of flame, this being determined to the satisfaction of the Administration by an established test procedure.

10. "Accommodation spaces" are those spaces used for public spaces, corridors, lavatories, cabins, offices, hospitals, cinemas, games end hobbies rooms, pantries containing no cooking appliances and similar spaces.

11. "Public spaces" are those portions of the accommodation spaces which are used for halls, dining rooms, lounges, and similar permanently enclosed spaces.

12. "Service spaces" are those spaces used for galleys, pantries containing cooking appliances, lockers and store-rooms, workshops other than those forming part of the machinery spaces, and similar spaces and trunks to such spaces.

13. "Control stations" are those spaces in which the vessel's radio or main navigation equipment or the emergency source of power is located, or where the fire recording or fire control equipment is centralized.



6. L'expression «cloisonnements du type «F» désigne des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages conformes aux dispositions suivantes:

a) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard; et

b) ils doivent avoir un degré d'isolation tel que la température moyenne de la face non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 225 degrés Celsius par rapport à la température initiale, jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison prototype pour s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

7. L'expression «plafonds ou vaigrages continus du type «B» désigne des plafonds ou vaigrages du type «B» qui se prolongent jusqu'à un cloisonnement du type «A» ou «B».

8. L'expression «acier ou autre matériau équivalent» désigne de l'acier ou tout matériau qui, de lui-même ou après isolation, possède des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité, à l'issue de l'essai au feu standard approprié (par exemple, un alliage d'aluminium convenablement isolé).

9. L'expression «faible pouvoir propagateur de flamme» signifie que la surface considérée s'opposera à la propagation des flammes, ceci devant être établi d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration à l'issue d'un essai approprié.

10. L'expression «locaux d'habitation» désigne les locaux de réunion, coursives, locaux sanitaires, cabines, bureaux, hôpitaux, cinémas, salles de jeux et de loisirs, offices ne contenant pas d'appareils de cuisson et locaux de même nature.

11. L'expression «locaux de réunion» désigne les parties des locaux d'habitation constituées par les halls, salles à manger, salons et autres locaux de même nature entourés de cloisonnements permanents.

12. L'expression «locaux de service» désigne les cuisines, offices contenant des appareils de cuisson, armoires de service et magasins, ateliers autres que ceux qui sont situés dans les locaux de machines, locaux de même nature, ainsi que les puits qui y aboutissent.

13. L'expression «postes de sécurité» désigne les locaux dans lesquels se trouvent les appareils radioélectriques, les appareils principaux de navigation ou la source d'énergie de secours ou dans lesquels est centralisé le matériel de signalisation ou de commande d'extinction de l'incendie.

14. “Machinery spaces of category A” are those spaces and trunks to such spaces which contain internal combustion type machinery used either:

- a) for main propulsion; or
- b) for other purposes where such machinery has in the aggregate a total power output of not less than 750 kilowatts, or which contain any oil-fired boiler or fuel oil unit.

15. “Machinery spaces” are those machinery spaces of category A and all other spaces containing propulsion machinery, boilers, fuel oil units, steam and internal combustion engines, generators, steering gear, major electrical machinery, oil filling stations, refrigerating, stabilizing, ventilating and air conditioning machinery and similar spaces, and trunks to such spaces.”

The following heading is inserted after regulation 2:

“PART B

FIRE SAFETY MEASURES IN VESSELS OF 60 METRES IN LENGTH AND OVER”

Regulation 3

*Structure*

The existing text of regulation 64 is inserted.

Regulation 4

*Bulkheads within the accommodation and service spaces*

The existing text of regulation 65 is inserted, subject to the following change.

In paragraphs 3 and 4, the reference to “regulation 68” is replaced by a reference to “regulation 7”.

Regulation 5

*Protection of stairways and lift trunks in accommodation spaces, service spaces and control stations*

The existing text of regulation 66 is inserted.

Regulation 6

*Doors in fire-resistant divisions*

The existing text of regulation 67 is inserted.

14. L'expression «locaux de machines de la catégorie A» désigne les locaux et les puits y aboutissant qui contiennent des machines à combustion interne utilisées:

- a) pour la propulsion principale; ou
- b) à toutes autres fins lorsque leur puissance totale est d'au moins 750 kilowatts, ou qui contiennent une chaudière à combustible liquide ou un groupe de traitement du combustible liquide.

15. L'expression «locaux de machines» désigne les locaux de machines de la catégorie A, tous les autres locaux qui contiennent l'appareil propulsif, des chaudières, des groupes de traitement du combustible liquide, des machines à vapeur et des moteurs à combustion interne, des génératrices, l'appareil à gouverner, les machines électriques principales, des postes de mazoutage, des installations frigorifiques, des dispositifs de stabilisation, des installations de ventilation et de conditionnement d'air et les locaux de même nature ainsi que les puits qui y aboutissent.»

Après la règle 2, insérer le titre suivant:

«PARTIE B

MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES  
D'UNE LONGUEUR EGALE OU SUPERIEURE A 60 METRES»

Règle 3

*Structure*

Insérer ici le texte actuel de la règle 64.

Règle 4

*Cloisons situées à l'intérieur des locaux d'habitation et des locaux de service*

Insérer ici le texte actuel de la règle 65, sous réserve de la modification suivante.

Aux paragraphes 3 et 4, remplacer la mention de «la règle 68» par une mention de «la règle 7».

Règle 5

*Protection des escaliers et des cages d'ascenseurs dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 66.

Règle 6

*Portes dans les cloisons d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 67.

## Regulation 7

*Fire integrity of bulkheads and decks*

The existing text of regulation 68 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 2b)(iii), the reference to “regulation 2(41) and (42)” is replaced by a reference to “regulation 2(10) and (11)”.

In paragraph 2b)(vi), the reference to “regulation 2(45)” is replaced by a reference to “regulation 2 (14)”.

In paragraph 2b)(vii), the reference to “regulation 2(46)” is replaced by a reference to “regulation 2 15”.

In note “c” to tables 1 and 2, the reference to “regulations 65 and 66” is replaced by a reference to “regulations 4 and 5”.

A new note “f” after note “e” to tables 1 and 2 is inserted as follows:

“f. Fire insulation need not be fitted if the machinery space in category 7, in the opinion of the Administration, has little or no fire risk.” In paragraph 5, the reference to “regulation 64(1)” is replaced by a reference to “regulation 3(1)”.

## Regulation 8

*Details of construction*

The existing text of regulation 69 is inserted.

## Regulation 9

*Ventilation systems*

The existing text of regulation 70 is inserted, subject to the following change.

Paragraph 1 is deleted and paragraphs 2 to 6 are renumbered as 1 to 5, respectively.

## Regulation 10

*Heating installations*

The existing text of regulation 71 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 2, the reference to “regulation 20” is replaced by a reference to “regulation II/9”.

In paragraph 4, the reference to “regulation 73” is replaced by a reference to “regulation 12”.

## Règle 7

*Intégrité au feu des cloisons et des ponts*

Insérer ici le texte actuel de la règle 68, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 2b) iii), remplacer la mention des «paragraphe 41 et 42 de la règle 2» par une mention des «règles 2(10) et 2(11)».

Au paragraphe 2b) vi), remplacer la mention du «paragraphe 45 de la règle 2» par une mention de la «règle 2(14)».

Au paragraphe 2b) vii), remplacer la mention du «paragraphe 46 de la règle 2» par une mention de la «règle 2(15)».

Dans la note «c» relative aux tables 1 et 2, remplacer la mention des «règles 65 et 66» par une mention des «règles 4 et 5».

Insérer la nouvelle note «f» suivante après la note «e» relative aux tables 1 et 2.

«f. Il n'est pas nécessaire de mettre en place une isolation contre l'incendie lorsque, de l'avis de l'Administration, les risques d'incendie dans un local de machines de la catégorie (7) sont faibles ou inexistant.»

Au paragraphe 5, remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 64» par une mention de la «règle 3(1)».

## Règle 8

*Détails de construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 69.

## Règle 9

*Dispositifs de ventilation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 70, sous réserve de la modification suivante:

Supprimer le paragraphe 1 et renuméroter les paragraphes 2 à 6 qui deviennent les paragraphes 1 à 5.

## Règle 10

*Appareils de chauffage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 71, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 2, remplacer la mention de la «règle 20» par une mention de la «règle II/9».

Au paragraphe 4, remplacer la mention de la «règle 73» par une mention de la «règle 12».

## Regulation 11

*Miscellaneous items*

The existing text of regulation 72 is inserted.

## Regulation 12

*Storage of gas cylinders and dangerous materials*

The existing text of regulation 73 is inserted.

## Regulation 13

*Means of escape*

The existing text of regulation 74 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1d), “and” is added after semicolon.

In paragraph 1e), the semicolon at the end and the word “and” are replaced by full stop.

Paragraph 1f) is deleted.

## Regulation 14

*Automatic sprinkler and fire alarm and fire detection systems (Method IIF)*

The existing text of regulation 75 is inserted.

## Regulation 15

*Automatic fire alarm and fire detection systems (Method IIIF)*

The existing text of regulation 76 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 4, “57 degrees celsius” is replaced by “54 degrees celsius” and “74 degrees celsius” by “78 degrees celsius”.

## Regulation 16

*Fixed fire-extinguishing arrangements in cargo spaces of high fire risk*

The existing text of regulation 77 is inserted.

## Regulation 17

*Fire pumps*

The existing text of regulation 78 is inserted, subject to the following changes.

## Règle 11

*Divers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 72.

## Règle 12

*Entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux*

Insérer ici le texte actuel de la règle 73.

## Règle 13

*Moyens d'évacuation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 74, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1d), ajouter «et» après le point-virgule.

Au paragraphe 1e), remplacer le point-virgule et le mot «et» par un point.

Supprimer le paragraphe 1f).

## Règle 14

*Dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, d'alarme et de détection de l'incendie (Méthode IIF)*

Insérer ici le texte actuel de la règle 75.

## Règle 15

*Dispositif automatique d'alarme et de détection de l'incendie (Méthode IIIF)*

Insérer ici le texte actuel de la règle 76, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 4, remplacer «57 degrés Celsius» par «54 degrés Celsius» et «74 degrés Celsius» par «78 degrés Celsius».

## Règle 16

*Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie dans les espaces à cargaison présentant un risque élevé d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 77.

## Règle 17

*Pompes d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 78, sous réserve des modifications suivantes.

In paragraph 3b), the reference to “regulation 80 2a)” is replaced by a reference to “regulation 19 2a)”.

In paragraph 4c), the reference to “regulation 55” is replaced by a reference to “regulation IV/17”.

#### Regulation 18

##### *Fire mains*

The existing text of regulation 79 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1a), the reference to “regulation 80 2a)” is replaced by a reference to “regulation 19 2a)”.

Paragraph 1b) is replaced by the following:

“b) Fire mains shall have no connections other than those required for fire fighting, except for the purpose of washing the deck and anchor chains and operation of bilge ejectors, subject to the efficiency of the fire-fighting system being maintained.”

In paragraph 2b), the reference to “regulation 80(5)” is replaced by a reference to “regulation 19(5)”.

#### Regulation 19

##### *Fire hydrants, fire hoses and nozzles*

The existing text of regulation 80 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 5c), the reference to “regulation 79 2b)” is replaced by a reference to “regulation 18 2b)”.

#### Regulation 20

##### *Fire extinguishers*

The existing text of regulation 81 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 1, “14 litres” is replaced by “13.5 litres”.

#### Regulation 21

##### *Portable fire extinguishers in control stations and accommodation and service spaces*

The existing text of regulation 82 is inserted.

#### Regulation 22

##### *Fire-extinguishing appliances in machinery spaces*

The existing text of regulation 83 is inserted, subject to the following changes.



Au paragraphe 3b), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 2 de la règle 80» par une mention de «la règle 19 2 a)».

Au paragraphe 4c), remplacer la mention de «la règle 55» par une mention de «la règle IV/17».

#### Règle 18

##### *Collecteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 79, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1a), remplacer la mention de «l'alinéa a) du paragraphe 2 de la règle 80» par une mention de «la règle 19 2 a)».

Remplacer le paragraphe 1 b) par le texte suivant:

«b) Les collecteurs d'incendie ne doivent pas avoir de raccords autres que ceux qui sont nécessaires pour la lutte contre l'incendie, à l'exception de raccords pour le lavage du pont et des chaînes d'ancre et pour le fonctionnement des éjecteurs de cale, si l'efficacité du système de lutte contre l'incendie peut être maintenue.»

Remplacer la mention du «paragraphe 5 de la règle 80», qui figure à l'alinéa b) du paragraphe 2, par une mention de la «règle 19 5».

#### Règle 19

##### *Bouches d'incendie, manches et ajutages*

Insérer ici le texte actuel de la règle 80, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 5c), remplacer la mention de «l'alinéa b) du paragraphe 2 de la règle 79», par une mention de «la règle 18 2 b)».

#### Règle 20

##### *Extincteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 81, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer «14 litres» par «13,5 litres».

#### Règle 21

##### *Extincteurs portatifs dans les postes de sécurité, les locaux d'habitation et les locaux de service*

Insérer ici le texte actuel de la règle 82.

#### Règle 22

##### *Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 83, sous réserve des modifications suivantes.

In paragraph 1a)(iii), the comma after the word “liquids” and the words “e.g. bromochlorodifluoromethane (BCF) or bromotrifluoromethane (BTM)” are deleted.

A new paragraph 1b) is inserted as follows:

“b) New installations of halogenated hydrocarbon systems used as fire-extinguishing media shall be prohibited on new and existing vessels.”

In paragraph 1, the existing subparagraphs b), c) and d) are renumbered as c), d) and e), respectively.

In renumbered paragraph 1d), “136 litres” is replaced by “135 litres”.

In paragraphs 2 and 3, “375 kilowatts” is replaced by “750 kilowatts”.

#### Regulation 23

##### *International shore connection*

The existing text of regulation 84 is inserted.

#### Regulation 24

##### *Fireman's outfits*

The existing text of regulation 85 is inserted.

#### Regulation 25

##### *Fire control plan*

The existing text of regulation 86 is inserted.

#### Regulation 26

##### *Ready availability of fire-extinguishing appliances*

The existing text of regulation 87 is inserted.

#### Regulation 27

##### *Acceptance of substitutes*

The existing text of regulation 88 is inserted.

The existing heading of part B between regulations 88 and 89 is replaced by the following:

Au paragraphe 1a) iii), supprimer le membre de phrase «, tels que le bromochlorodifluorométhane ou le bromotrifluorométhane».

Insérer le nouveau paragraphe 1b) ci-après:

«b) L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants.»

Au paragraphe 1, renuméroter les alinéas b), c) et d) qui deviennent les alinéas c), d) et e).

Au paragraphe renuméroté 1d), remplacer «136 litres» par «135 litres».

Aux paragraphes 2 et 3, remplacer «375 kilowatts» par «750 kilowatts».

#### Règle 23

##### *Raccord international de jonction avec la terre*

Insérer ici le texte actuel de la règle 84.

#### Règle 24

##### *Equipements de pompiers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 85.

#### Règle 25

##### *Plan de lutte contre l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 86.

#### Règle 26

##### *Possibilité d'utilisation rapide du matériel d'extinction de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 87.

#### Règle 27

##### *Equivalences*

Insérer ici le texte actuel de la règle 88.

Le titre actuel de la partie B figurant entre les règles 88 et 89 est remplacé par le suivant.

## “PART C

FIRE SAFETY MEASURES IN VESSELS OF 45 METRES IN LENGTH AND OVER  
BUT LESS THAN 60 METRES”

## Regulation 28

*Structural fire protection*

The existing text of regulation 89 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1, the reference to “regulation 101(3)” is replaced by a reference to “regulation 40(3)”.

A new paragraph 13 is inserted as follows:

“13. Notwithstanding the requirements of this regulation, the Administration may accept “A-0” class divisions in lieu of “B-15” or “F” class divisions, having regard to the amount of combustible materials used in adjacent spaces.”

## Regulation 29

*Ventilation systems*

The existing text of regulation 90 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1, the reference to “regulation 91(2)” is replaced by a reference to “regulation 30(2)”.

In the second sentence of paragraph 6, the words “and fitted with spark arresters” are deleted.

The following sentence is added at the end of paragraph 6:

“Suitable wire mesh guards to arrest sparks shall be fitted over inlet and outlet ventilation openings.”

In paragraph 8, the reference to “regulation 70 2b)” is replaced by a reference to “regulation 9 1b)”.

## Regulation 30

*Heating installations*

The existing text of regulation 91 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 2, the reference to “regulation 20” is replaced by a reference to “regulation 11/9”.

## Regulation 31

*Miscellaneous items*

The existing text of regulation 92 is inserted.

## «PARTIE C

MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES  
D'UNE LONGUEUR EGALE OU SUPERIEURE A 45 METRES MAIS INFERIEURE  
A 60 METRES»

## Règle 28

*Protection à la construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 89, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 3 de la règle 101» par une mention de «la règle 40(3)».

Ajouter un nouveau paragraphe 13 ainsi libellé:

«13. Nonobstant les prescriptions de la présente règle, l'Administration peut accepter des cloisons du type «A-O» à la place de cloisons du type «B-15» ou du type «F», eu égard à la quantité de matériaux combustibles utilisés dans les espaces contigus.»

## Règle 29

*Dispositifs de ventilation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 90, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 2 de la règle 91» par une mention de «la règle 30(2)».

Dans la deuxième phrase du paragraphe 6, supprimer les mots «et munies de pare-étincelles».

A la fin du paragraphe 6, ajouter la phrase suivante:

«Des dispositifs de protection grillagés adéquats pour arrêter les étincelles doivent être placés sur les orifices d'arrivée d'air et d'évacuation d'air.»

Au paragraphe 8, remplacer la mention de «l'alinéa b) du paragraphe 2 de la règle 70» par une mention de la «règle 9 1 b)».

## Règle 30

*Appareils de chauffage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 91, sous réserve de la modification suivante:

Au paragraphe 2, remplacer la mention de «la règle 20» par une mention de «la règle II/9».

## Règle 31

*Divers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 92.

## Regulation 32

*Storage of gas cylinders and dangerous materials*

The existing text of regulation 93 is inserted.

## Regulation 33

*Means of escape*

The existing text of regulation 94 is inserted, subject to the following changes.

Paragraph 1d) is replaced by the following:

“d) a corridor or a part of a corridor from which there is only one route of escape shall preferably not exceed 2.5 metres in length and in no case be greater than 5.0 metres in length;”.

Paragraph 1f) is deleted.

## Regulation 34

*Automatic fire alarm and fire detection systems*

The existing text of regulation 95 is inserted, subject to the following change.

The reference to “regulation 89(1)” is replaced by a reference to “regulation 28(1)”.

## Regulation 35

*Fire pumps*

The existing text of regulation 96 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 10, the reference to “regulation 98(1)” is replaced by a reference to “regulation 37(1)”.

## Regulation 36

*Fire mains*

The existing text of regulation 97 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1, the reference to “regulation 98(1)” is replaced by a reference to “regulation 37(1)”.

Paragraph 4 is replaced by the following:

“ 4. Fire mains shall have no connections other than those required for fire fighting, except for the purpose of washing the deck and anchor

## Règle 32

*Entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux*

Insérer ici le texte actuel de la règle 93.

## Règle 33

*Moyens d'évacuation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 94, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer le texte du paragraphe 1d) par le suivant:

«d) une coursive ou une partie de coursive qui n'offre qu'une échappée doit, de préférence, avoir une longueur qui n'est pas supérieure à 2,5 mètres et qui, en aucun cas, n'excède 5 mètres;».

Supprimer le paragraphe 1f).

## Règle 34

*Dispositifs automatiques d'alarme et de détection de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 95, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 89» par une mention de la «règle 28 (1)».

## Règle 35

*Pompes d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 96, sous réserve de la modification suivante:

Au paragraphe 10, remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 98» par une mention de la «règle 37 (1)».

## Règle 36

*Collecteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 97, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1, remplacer la mention du «paragraphe 1 de la règle 98» par une mention de la «règle 37 (1)».

Remplacer le paragraphe 4 par le texte suivant:

«4. Les collecteurs d'incendie ne doivent pas avoir de raccords autres que ceux qui sont nécessaires pour la lutte contre l'incendie, à l'exception

chains and operation of bilge ejectors, subject to the efficiency of the fire-fighting system being maintained.”

Regulation 37

*Fire hydrants, fire hoses and nozzles*

The existing text of regulation 98 is inserted.

Regulation 38

*Fire extinguishers*

The existing text of regulation 99 is inserted, subject to the following change.

In paragraph 1, “14 litres” is replaced by “13.5 litres”.

Regulation 39

*Portable fire extinguishers in control stations and accommodation and service spaces*

The existing text of regulation 100 is inserted.

Regulation 40

*Fire-extinguishing appliances in machinery spaces*

The existing text of regulation 101 is inserted, subject to the following changes.

In paragraph 1a), “375 kilowatts” is replaced by “750 kilowatts”.

In paragraph 1a)(iii), the comma after “liquids” and the words “e.g. bromochlorodifluoromethane (BCF) or bromotrifluoromethane (BTM)” are deleted.

A new paragraph 1b) is inserted as follows:

“b) New installations of halogenated hydrocarbon systems used as fire-extinguishing media shall be prohibited on new and existing vessels.”

The existing paragraph 1b) is renumbered as 1c).

Regulation 41

*Fireman's outfits*

The existing text of regulation 102 is inserted.

Regulation 42

*Fire control plan*

The existing text of regulation 103 is inserted.



des raccords pour le lavage du pont et des chaînes d'ancre et pour le fonctionnement des éjecteurs de cale, si l'efficacité du système de lutte contre l'incendie peut être maintenue.»

Règle 37

*Bouches d'incendie, manches et ajutages*

Insérer ici le texte actuel de la règle 98.

Règle 38

*Extincteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 99, sous réserve de la modification suivante.

Au paragraphe 1, remplacer «14 litres» par «13,5 litres».

Règle 39

*Extincteurs portatifs dans les postes de sécurité, les locaux d'habitation et les locaux de service*

Insérer ici le texte actuel de la règle 100.

Règle 40

*Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 101, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 1a), remplacer «375 kilowatts» par «750 kilowatts».

Au paragraphe 1a) iii), supprimer le membre de phrase: «, tels que le bromochlorodifluorométhane ou le bromotrifluorométhane».

Insérer le nouveau paragraphe 1b) ci-après:

«b) L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants.»

Le paragraphe 1b) actuel est renuméroté et devient le paragraphe 1c).

Règle 41

*Equipements de pompiers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 102.

Règle 42

*Plan de lutte contre l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 103.

## Regulation 43

*Ready availability of fire-extinguishing appliances*

The existing text of regulation 104 is inserted.

## Regulation 44

*Acceptance of substitutes*

The existing text of regulation 105 is inserted.

## CHAPTER VI

## PROTECTION OF THE CREW

## Regulation 1

*General protection measures*

The existing text of regulation 106 is inserted.

## Regulation 2

*Deck openings*

The existing text of regulation 107 is inserted.

## Regulation 3

*Bulwarks, rails and guards*

The existing text of regulation 108 is inserted.

## Regulation 4

*Stairways and ladders*

The existing text of regulation 109 is inserted.

## CHAPTER VII

## LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

The existing text of chapter VII (regulations 110 to 124) is replaced by the following:

“PART A

GENERAL

## Regulation 1

*Application*

1. Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to new vessels of 45 metres in length and over.

## Règle 43

*Possibilité d'utilisation rapide des dispositifs d'extinction de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 104.

## Règle 44

*Equivalences*

Insérer ici le texte actuel de la règle 105.

## CHAPITRE VI

## PROTECTION DE L'EQUIPAGE

## Règle 1

*Mesures générales de protection*

Insérer ici le texte actuel de la règle 106.

## Règle 2

*Ouvertures de pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 107.

## Règle 3

*Pavois mains courantes et garde-corps*

Insérer ici le texte actuel de la règle 108.

## Règle 4

*Escaliers et échelles*

Insérer ici le texte actuel de la règle 109.

## CHAPITRE VII

## ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

Remplacer le texte actuel du chapitre VII (règles 110 à 124) par ce qui suit:

«PARTIE A

GENERALITES

## Règle 1

*Application*

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

2. Regulations 13 and 14 shall also apply to existing vessels of 45 metres in length and over, provided that the Administration may defer the implementation of the requirements of these regulations until 1 February 1999 or the date of entry into force of this Protocol, whichever occurs later.

## Regulation 2

### *Definitions*

1. "Float-free launching" is that method of launching a survival craft whereby the craft is automatically released from a sinking vessel and is ready for use.

2. "Free-fall launching" is that method of launching a survival craft whereby the craft with its complement of persons and equipment on board is released and allowed to fall into the sea without any restraining apparatus.

3. "Inflatable appliance" is an appliance which depends upon non-rigid, gas-filled chambers for buoyancy and which is normally kept uninflated until ready for use.

4. "Inflated appliance" is an appliance which depends upon non-rigid, gas-filled chambers for buoyancy and which is kept inflated and ready for use at all times.

5. "Launching appliance or arrangement" is a means of transferring a survival craft or rescue boat from its stowed position safely to the water.

6. "Novel life-saving appliance or arrangement" is a life-saving appliance or arrangement which embodies new features not fully covered by the provisions of this chapter but which provides an equal or higher standard of safety.

7. "Rescue boat" is a boat designed to rescue persons in distress and to marshal survival craft.

8. "Retro-reflective material" is a material which reflects in the opposite direction a beam of light directed on it.

9. "Survival craft" is a craft capable of sustaining the lives of persons in distress from the time of abandoning the vessel.

2. Les règles 13 et 14 s'appliquent également aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres; toutefois, l'Administration peut retarder la mise en oeuvre des prescriptions de ces règles jusqu'au 1er février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, si celle-ci est ultérieure.

## Règle 2

### *Définitions*

1. La «mise à l'eau par dégageant libre» est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui se libère automatiquement du navire en cas de naufrage et est prêt à être utilisé.

2. La «mise à l'eau en chute libre» est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, qui, avec son chargement en personnes et en armement à bord, tombe à la mer après largage, sans dispositif de ralentissement.

3. Un «engin gonflable» est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est normalement conservé non gonflé jusqu'au moment où il est préparé aux fins d'utilisation.

4. Un «engin gonflé» est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est conservé gonflé et peut être utilisé à tout moment.

5. Un «engin ou un dispositif de mise à l'eau» est un moyen permettant de mettre à l'eau en toute sécurité depuis sa position d'arrimage une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours.

6. Un «engin ou un dispositif de sauvetage nouveau» est un engin ou un dispositif de sauvetage présentant de nouvelles caractéristiques qui ne sont pas complètement couvertes par les dispositions du présent chapitre mais assurant un degré de sécurité équivalent ou supérieur.

7. Un «canot de secours» est une embarcation conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage.

8. Un «matériau rétro réfléchissant» est un matériau qui réfléchit dans la direction opposée un faisceau lumineux dirigé sur lui.

9. Une «embarcation ou un radeau de sauvetage» est une embarcation ou un radeau permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le navire est abandonné.

## Regulation 3

*Evaluation, testing and approval of life-saving appliances and arrangements*

1. Except as provided in paragraphs 5 and 6, life-saving appliances and arrangements required by this chapter shall be approved by the Administration.

2. Before giving approval to life-saving appliances and arrangements, the Administration shall ensure that such life-saving appliances and arrangements:

a) are tested, to confirm that they comply with the requirements of this chapter, in accordance with the recommendations of the Organization; or

b) have successfully undergone, to the satisfaction of the Administration, tests which are substantially equivalent to those specified in those recommendations.

3. Before giving approval to novel life-saving appliances or arrangements, the Administration shall ensure that such appliances or arrangements:

a) provide safety standards at least equivalent to the requirements of this chapter and have been evaluated and tested in accordance with the recommendations of the Organization; or

b) have successfully undergone, to the satisfaction of the Administration, evaluation and tests which are substantially equivalent to those recommendations.

4. Procedures adopted by the Administration for approval shall also include the conditions whereby approval would continue or would be withdrawn.

5. Before accepting life-saving appliances and arrangements that have not been previously approved by the Administration, the Administration shall be satisfied that life-saving appliances and arrangements comply with the requirements of this chapter.

6. Life-saving appliances required by this chapter for which detailed specifications are not included in part C shall be to the satisfaction of the Administration.

## Regulation 4

*Production tests*

The Administration shall require life-saving appliances to be subjected to such production tests as are necessary to ensure that the life-saving appliances are manufactured to the same standard as the approved prototype.

## Règle 3

*Evaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage*

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 5 et 6, les engins et dispositifs de sauvetage prescrits par le présent chapitre doivent être approuvés par l'Administration.

2. Avant d'approuver des engins et des dispositifs de sauvetage, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs de sauvetage:

a) ont été mis à l'essai pour confirmer qu'ils satisfont aux prescriptions du présent chapitre, conformément aux recommandations de l'Organisation; ou

b) ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, des essais qui équivalent pour l'essentiel aux essais prescrits dans ces recommandations.

3. Avant d'approuver des engins ou des dispositifs de sauvetage nouveaux, l'Administration doit vérifier que ces engins ou dispositifs:

a) assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du présent chapitre et ont été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation; ou

b) ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, une évaluation et des essais qui sont équivalents pour l'essentiel à l'évaluation et aux essais prescrits dans ces recommandations.

4. Les procédures d'approbation adoptées par l'Administration doivent porter également sur les conditions dans lesquelles l'approbation demeurera valable ou sera retirée.

5. Avant d'accepter des engins et des dispositifs de sauvetage qui n'ont pas encore été approuvés par elle, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs satisfont aux prescriptions du présent chapitre.

6. Les engins de sauvetage exigés aux termes du présent chapitre pour lesquels il ne figure pas de spécifications détaillées dans la partie C doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

## Règle 4

*Essais en cours de production*

L'Administration doit exiger que les engins de sauvetage soient soumis en cours de production aux essais nécessaires pour garantir que ces engins sont fabriqués conformément aux mêmes normes que le prototype approuvé.

## PART B

## VESSEL REQUIREMENTS

## Regulation 5

*Number and types of survival craft and rescue boats*

1. Every vessel shall be provided with at least two survival craft.
2. The number, capacity and type of survival craft and rescue boats of vessels of 75 metres in length and over shall comply with the following:
  - a) survival craft of sufficient aggregate capacity to accommodate on each side of the vessel at least the total number of persons on board shall be provided. However, if the vessel complies with subdivision requirements, damage stability criteria and criteria of increased structural fire protection additional to those stipulated by regulation III/14 and by chapter V, and the Administration considers that a decrease of the number of survival craft and their capacity will not affect safety, the Administration may allow this decrease provided that the aggregate capacity of survival craft situated on each side of the vessel is sufficient to accommodate at least 50 per cent of the persons on board. In addition, liferafts for at least 50 per cent of the total number of persons on board shall be provided; and
  - b) a rescue boat shall be provided unless the vessel is provided with a lifeboat which fulfils the requirements for a rescue boat and which is capable of being recovered after the rescue operation.
3. Vessels of less than 75 metres in length shall comply with the following:
  - a) survival craft of sufficient aggregate capacity to accommodate on each side of the vessel at least the total number of persons on board shall be provided; and
  - b) a rescue boat shall be provided, unless the vessel is provided with a suitable survival craft which is capable of being recovered after the rescue operation.
4. In lieu of meeting the requirements of paragraph 2a) or 3a), vessels may carry one or more lifeboats capable of being free-fall launched over the stern of the vessel of sufficient capacity to accommodate the total number of persons on board and with liferafts of sufficient capacity to accommodate the total number of persons on board.



## PARTIE B

## PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

## Règle 5

*Nombre et type des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours*

1. Tout navire doit avoir deux embarcations ou radeaux de sauvetage au moins.

2. Le nombre, la capacité et le type des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent répondre aux conditions suivantes:

a) il doit y avoir des embarcations ou radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord du navire, au moins le nombre total des personnes à bord. Pourvu, toutefois, que le navire satisfasse aux règles de compartimentage, aux critères de stabilité après avarie et aux critères relatifs à une protection améliorée contre l'incendie à la construction en sus de ceux stipulés dans la règle III/14 et dans le chapitre V, et que l'Administration considère qu'une diminution du nombre des embarcations ou radeaux de sauvetage et de leur capacité ne compromet pas la sécurité, l'Administration peut autoriser une telle diminution, à condition que la capacité globale des embarcations ou radeaux de sauvetage situés de chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 50 pour cent des personnes à bord. En outre, des radeaux de sauvetage ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 50 pour cent au moins du nombre total des personnes à bord doivent être prévus; et

b) il doit y avoir un canot de secours, sauf s'il existe à bord une embarcation de sauvetage qui satisfait aux prescriptions applicables aux canots de secours et qui peut être récupérée après l'opération de sauvetage.

3. Les navires d'une longueur inférieure à 75 mètres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

a) ils doivent porter des embarcations ou radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord, au moins le nombre total des personnes à bord; et

b) ils doivent porter un canot de secours, sauf s'il existe à bord une embarcation ou un radeau de sauvetage approprié pouvant être récupéré après l'opération de sauvetage.

4. Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2a) ou du paragraphe 3 a), les navires peuvent porter une ou plusieurs embarcations de sauvetage pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire et ayant une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord, ainsi que des radeaux de sauvetage d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

5. The number of lifeboats and rescue boats that are carried on vessels shall be sufficient to ensure that in providing for abandonment by the total number of persons on board not more than nine liferafts need be marshalled by each lifeboat or rescue boat.

6. The survival craft and rescue boats shall comply with the applicable requirements of regulations 17 to 23 inclusive.

#### Regulation 6

##### *Availability and stowage of survival craft and rescue boats*

1. Survival craft shall:
  - (i) be readily available in case of emergency;
  - (ii) be capable of being launched safely and rapidly under the conditions required by regulation 32 1a); and
  - (iii) be capable of rapid recovery if fulfilling also the requirements for a rescue boat;
- b) be so stowed that:
  - (i) the marshalling of persons at the embarkation deck is not impeded;
  - (ii) their prompt handling is not impeded;
  - (iii) embarkation can be effected rapidly and in good order; and
  - (iv) the operation of any other survival craft is not interfered with.
2. Where the distance from the embarkation deck to the waterline of the vessel in the lightest operating condition exceeds 4.5 metres, survival craft, except float-free liferafts, shall be capable of being davit-launched with a full complement of persons or be provided with equivalent approved means of on.
3. Survival craft and launching appliances shall be in working order and available for immediate use before the vessel leaves port and kept so at all times when at sea.
4. a) Survival craft shall be stowed to the satisfaction of the Administration.
  - b) Every lifeboat shall be attached to a separate set of davits or approved launching appliance.
  - c) Survival craft shall be positioned as close to accommodation and service spaces as possible, stowed in suitable positions to ensure safe launching, with particular regard to clearance from the propeller. Lifeboats for lowering down the vessel's side shall be stowed with regard to steeply overhanging portions of the hull, so ensuring, as far as practica-

5. Le nombre des embarcations de sauvetage et des canots de secours transportés à bord des navires doit être suffisant pour qu'en cas d'abandon du navire par toutes les personnes à bord, chaque embarcation ou canot n'ait pas plus de neuf radeaux à rassembler.

6. Les embarcations ou radeaux de sauvetage et les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions applicables des règles 17 à 23 comprise.

#### Règle 6

##### *Disponibilité et arrimage des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours*

1. Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent:

- a)
  - i) être promptement disponibles en cas de situation critique;
  - ii) pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité et rapidement dans les conditions prescrites à la règle 32 1 a);
  - iii) pouvoir être récupérés rapidement s'ils peuvent assurer également la fonction de canots de secours; et
- b) être arrimés de telle sorte:
  - i) que le rassemblement des personnes au pont d'embarquement ne soit pas gêné;
  - ii) que leur manoeuvre rapide ne soit pas gênée;
  - iii) qu'il soit possible d'embarquer rapidement et en bon ordre; et
  - iv) qu'ils ne gênent pas l'utilisation des autres embarcations ou radeaux de sauvetage.

2. Lorsque la distance entre le pont des embarcations et la flottaison à la charge minimale de service du navire est supérieure à 4,5 mètres, les embarcations ou radeaux de sauvetage, sauf les radeaux de sauvetage pouvant surnager librement, doivent pouvoir être mis à l'eau sous bossoirs avec un plein chargement de personnes ou être munis de moyens d'embarquement équivalents approuvés.

3. Les embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau doivent être en état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et aussi longtemps qu'il est en mer.

4. a) Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière jugée satisfaisante par l'Administration.

b) Toute embarcation de sauvetage doit être fixée à un jeu séparé de bossoirs ou à un dispositif approuvé de mise à l'eau.

c) Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être placés aussi près que possible des locaux d'habitation et des locaux de service et arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité, à l'écart, en particulier, de l'hélice. Les embarcations de sauvetage qui sont mises à l'eau sur le bordé du navire doivent être arrimées d'une

ble, that they can be launched down the straight side of the vessel. If positioned forward, they shall be stowed abaft the collision bulkhead in a sheltered position and in this respect the Administration shall give special consideration to the strength of the davits.

d) The method of launching and recovering of rescue boats shall be approved taking into account the weight of the rescue boat including its equipment and 50 per cent of the number of persons it is certificated to carry in regulations 23 1b)(ii) and 23 1c), the construction and size of the rescue boat and its position of stowage above the waterline in the vessel's lightest operating condition.

However, every rescue boat stowed at a height of more than 4.5 metres above the waterline in the vessel's lightest operating condition shall be provided with approved arrangements for launching and recovery.

e) Launching and embarkation appliances shall comply with the requirements of regulation 32.

f) (i) The liferafts shall be so stowed as to be readily available in case of emergency in such a manner as to permit them to float free from their stowage, inflate and break free from the vessel in the event of its sinking. However, davit-launched liferafts need not float free;

(ii) lashings, if used, shall be fitted with an automatic (hydrostatic) release system of an approved type.

g) The Administration, if it is satisfied that the constructional features of the vessel and the method of fishing operation may render it unreasonable and impractical to apply particular provisions of this paragraph, may accept relaxations from such provisions, provided that the vessel is fitted with alternative launching and recovering arrangements adequate for the service for which it is intended. The Administration which has allowed alternative launching and recovery arrangements under this subparagraph shall inform the Organization of the particulars of such arrangements for circulation to other Parties.

#### Regulation 7

##### *Embarkation into survival craft*

Suitable arrangements shall be made for embarkation into the survival craft which shall include:

a) at least one ladder, or other approved means, on each side of the vessel to afford access to the survival craft when waterborne except

manière qui tienne compte des formes en surplomb du navire, de façon à pouvoir être mises à l'eau autant que possible sur la partie rectiligne du bordé du navire. S'ils sont placés à l'avant, ils doivent être arrimés à l'arrière de la cloison d'abordage à un endroit abrité et, à cet égard, l'Administration doit prêter une attention particulière à la résistance des bossoirs.

d) La méthode de mise à l'eau et de récupération du canot de secours doit être approuvée, compte tenu du poids du canot de secours, avec son armement et le nombre des personnes qu'il est autorisé à transporter aux termes des règles 23 1 b) ii) et 23 1 c), de sa construction, de ses dimensions et de sa position d'arrimage au-dessus de la flottaison à la charge minimale de service du navire.

Toutefois, tout canot de secours arrimé à une hauteur supérieure à 4,5 mètres au-dessus de la flottaison à la charge minimale de service du navire doit être muni de dispositifs approuvés de mise à l'eau et de récupération.

e) Les dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 32.

f) i) Les radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas de situation critique et à pouvoir surnager librement à partir de leur poste d'arrimage, se gonfler et se séparer du navire si celui-ci vient à couler. Toutefois, il n'est pas nécessaire que les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs puissent surnager librement.

ii) Si des saisines sont utilisées, celles-ci doivent être munies d'un dispositif de dégagement automatique (hydrostatique) d'un modèle approuvé.

g) L'Administration, s'il est établi à sa satisfaction que les caractéristiques de construction du navire et la méthode de pêche sont telles que l'application de dispositions particulières du présent paragraphe n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut accepter qu'il soit dérogé à cette disposition, à condition que le navire soit équipé d'autres dispositifs de mise à l'eau et de récupération jugés suffisants eu égard au service auquel il est destiné. L'Administration qui a autorisé d'autres dispositifs de mise à l'eau et de récupération en vertu du présent alinéa doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation aux fins de diffusion aux autres Parties.

## Règle 7

### *Embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage*

On doit prendre des dispositions appropriées pour permettre l'embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage et prévoir notamment:

a) au moins une échelle, ou tout autre moyen approuvé, sur chaque bord du navire, qui permette l'accès aux embarcations ou radeaux de

where the Administration is satisfied that the distance from the point of embarkation to the waterborne survival craft is such that a ladder is unnecessary;

b) means for illuminating the stowage position of survival craft and their launching appliances during preparation for and the process of launching, and also for illuminating the water into which the survival craft are launched until the process of launching is completed, the power for which is to be supplied from the emergency source required by regulation IV/17;

c) arrangements for warning all persons on board that the vessel is about to be abandoned; and

d) means for preventing any discharge of water into the survival craft.

#### Regulation 8

##### *Lifejackets*

1. For every person on board, a lifejacket of an approved type complying with the requirements of regulation 24 shall be carried.

2. Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

#### Regulation 9

##### *Immersion suits and thermal protective aids*

1. An approved immersion suit, of an appropriate size, complying with the requirements of regulation 25 shall be provided for every person assigned to crew the rescue boat.

2. Vessels complying with the requirements of regulation 5(2) and (3) shall carry immersion suits complying with the requirements of regulation 25 for every person on board not accommodated in:

a) lifeboats; or

b) davit-launched liferafts; or

c) liferafts served by equivalent approved appliances which do not require entry into the water to board the liferaft.

3. In addition to paragraph 2a), vessels shall carry for each lifeboat at least three immersion suits complying with the requirements of regulation 25.

sauvetage lorsqu'ils sont à l'eau, sauf lorsque l'Administration estime que la distance entre le poste d'embarquement et les embarcations ou radeaux de sauvetage à l'eau est telle qu'une échelle n'est pas nécessaire;

b) des dispositifs pour éclairer le poste d'arrimage des embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau lors de la préparation et de l'opération de mise à l'eau et pour éclairer le plan d'eau d'aménagement des embarcations ou radeaux jusqu'à ce que l'Opération de mise à l'eau soit terminée; l'énergie nécessaire est fournie par la source de secours prescrite à la règle IV/17;

c) des dispositifs pour avertir toutes les personnes à bord que le navire est sur le point d'être abandonné; et

d) des dispositifs permettant d'empêcher toute décharge d'eau dans les embarcations ou radeaux de sauvetage.

#### Règle 8

##### *Brassières de sauvetage*

1. Il doit y avoir pour chaque personne présente à bord une brassière de sauvetage d'un type approuvé, satisfaisant aux prescriptions de la règle 24.

2. Les brassières de sauvetage doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué.

#### Règle 9

##### *Combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique*

1. Une combinaison d'immersion d'un type approuvé et d'une taille appropriée, satisfaisant aux prescriptions de la règle 25, doit être prévue pour chaque personne affectée à l'équipage du canot de secours.

2. A bord des navires satisfaisant aux prescriptions de la règle 5(2) et 3), il faut prévoir des combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 25, pour chaque personne à bord qui ne peut pas prendre place dans:

a) des embarcations de sauvetage; ou

b) des radeaux de sauvetage sous bossoirs; ou

c) des radeaux de sauvetage desservis par des engins équivalents approuvés qui permettent d'embarquer dans le radeau sans se mettre à l'eau.

3. En plus des combinaisons d'immersion prescrites au paragraphe 2 a), il faut prévoir à bord des navires, pour chaque embarcation de sauvetage, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 25.

In addition to the thermal protective aids required by regulation 17 (8) (xxxi) vessels shall carry thermal protective aids complying with the requirements of regulation 26 for persons to be accommodated in the lifeboats and not provided with immersion suits.

These immersion suits and thermal protective aids need not be required if the vessel is equipped with either totally enclosed lifeboats of such aggregate capacity as to accommodate on each side of the vessel at least the total number of persons on board or a free-fall lifeboat of sufficient capacity to accommodate the total number of persons on board.

4. The requirements of paragraphs 2 and 3 above do not apply to vessels constantly engaged in warm climates, where, in the opinion of the Administration, immersion suits and thermal protective aids are unnecessary.

5. The immersion suits required by paragraphs 2 and 3 may be used to comply with the requirements of paragraph 1.

#### Regulation 10

##### *Lifebuoys*

1. At least the following number of lifebuoys complying with the requirements of regulation 27(1) shall be provided:

- a) 8 lifebuoys in vessels of 75 metres in length and over;
- b) 6 lifebuoys in vessels of less than 75 metres in length.

2. At least half of the number of lifebuoys referred to in paragraph 1 shall be provided with self-igniting lights complying with the requirements of regulation 27(2).

3. At least two of the lifebuoys provided with self-igniting lights in accordance with paragraph 2 shall be provided with self-activating smoke signals complying with the requirements of regulation 27 3, and shall, where practicable, be capable of quick release from the navigating bridge.

4. At least one lifebuoy on each side of the vessel shall be fitted with a buoyant lifeline complying with the requirements of regulation 27(4) equal in length to not less than twice the height at which it is stowed above the waterline in the lightest seagoing condition, or 30 metres, whichever is greater. Such lifebuoys shall not have self-igniting lights.



En plus des moyens de protection thermique prescrits à la règle 17(8) (xxxi), il faut prévoir à bord des moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour les personnes qui doivent prendre place dans les embarcations de sauvetage et qui ne disposent pas de combinaisons d'immersion.

Ces combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique peuvent ne pas être prescrits si le navire est équipé soit d'embarcations de sauvetage complètement fermées d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord, au moins le nombre total des personnes à bord, soit d'une embarcation de sauvetage mise à l'eau en chute libre d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires effectuant en permanence des voyages dans des climats chauds dans lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion et les moyens de protection thermique ne sont pas nécessaires.

5. Les combinaisons d'immersion prescrites aux paragraphes 2 et 3 peuvent être utilisées pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.

#### Règle 10

##### *Bouées de sauvetage*

1. On doit prévoir au moins le nombre suivant de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(1):

- a) 8 bouées de sauvetage à bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres;
- b) 6 bouées de sauvetage à bord des navires d'une longueur inférieure à 75 mètres.

2. Des appareils lumineux à allumage automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(2) doivent être prévus pour la moitié au moins des bouées de sauvetage mentionnées au paragraphe 1.

3. Deux au moins des bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique conformément aux dispositions du paragraphe 2 doivent être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(3) et doivent, si possible, pouvoir être larguées rapidement depuis la passerelle de navigation.

4. Sur chaque bord du navire une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante satisfaisant aux prescriptions de la règle 27(4) et d'une longueur égale ou supérieure au double de la hauteur à laquelle la bouée doit être arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 30 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. Ces bouées ne doivent pas être munies d'appareils lumineux à allumage automatique.

5. All lifebuoys shall be so placed as to be readily accessible to the persons on board and shall always be capable of being rapidly cast loose and shall not be permanently secured in any way.

#### Regulation 11

##### *Line-throwing appliances*

Every vessel shall carry a line-throwing appliance of an approved type, complying with the requirements of regulation 28.

#### Regulation 12

##### *Distress signals*

1. Every vessel shall be provided, to the satisfaction of the Administration, with means of making effective distress signals by day and by night, including at least 12 rocket parachute flares complying with the requirements of regulation 29.

2. Distress signals shall be of an approved type. They shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated.

#### Regulation 13

##### *Radio life-saving appliances*

1. At least three two-way VHF radiotelephone apparatus shall be provided on every vessel. Such apparatus shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization. If a fixed two-way VHF radiotelephone apparatus is fitted in a survival craft it shall conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

2. Two-way VHF radiotelephone apparatus provided on board existing vessels and not complying with the performance standards adopted by the Organization may be accepted by the Administration until 1 February 1999, or the date of entry into force of this Protocol, whichever occurs later, provided that the Administration is satisfied that they are compatible with approved two-way VHF radiotelephone apparatus.

#### Regulation 14

##### *Radar transponders*

At least one radar transponder shall be carried on each side of every vessel. Such radar transponders shall conform to performance standards

5. Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées et doivent toujours pouvoir être larguées instantanément; elles ne doivent en aucune façon être assujetties de façon permanente.

#### Règle 11

##### *Appareil lance-amarre*

Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 28.

#### Règle 12

##### *Signaux de détresse*

1. Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'émettre des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit; ces moyens doivent comprendre au moins 12 fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29.

2. Les signaux de détresse doivent être d'un type approuvé. Ils doivent être installés à bord de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué.

#### Règle 13

##### *Engins de sauvetage radioélectriques*

1. Tout navire doit être pourvu d'au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Ces émetteurs-récepteurs doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Si un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques est monté dans une embarcation ou un radeau de sauvetage, il doit satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

2. Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques installés à bord des navires existants qui ne sont pas conformes aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Protocole, si celle-ci est ultérieure, à condition que cette dernière les juge compatibles avec les émetteurs-récepteurs à ondes métriques approuvés.

#### Règle 14

##### *Répondeurs radar*

Tout navire doit être muni d'au moins un répondeur radar sur chacun de ses bords. Ces répondeurs radar doivent satisfaire à des normes de

not inferior to those adopted by the Organization. The radar transponders shall be stowed in such locations that they can be rapidly placed in any survival craft. Alternatively one radar transponder shall be stowed in each survival craft.

#### Regulation 15

##### *Retro-reflective materials on life-saving appliances*

All survival craft, rescue boats, lifejackets and lifebuoys shall be fitted with retro-reflective material in accordance with the recommendations of the Organization.

#### Regulation 16

##### *Operational readiness, maintenance and inspections*

###### 1. Operational readiness

Before the vessel leaves port and at all times during the voyage, all life-saving appliances shall be in working order and ready for immediate use.

###### 2. Maintenance

a) Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances approved by the Administration shall be provided and maintenance shall be carried out accordingly;

b) The Administration may accept, in lieu of the instructions required by subparagraph a), a shipboard planned maintenance programme.

###### 3. Maintenance of falls

Falls used in launching shall be turned end for end at intervals of not more than 30 months and be renewed when necessary due to deterioration of the falls or at intervals of not more than 5 years, whichever is the earlier.

###### 4. Spares and repair equipment

Spares and repair equipment shall be provided for life-saving appliances and their components which are subject to excessive wear or consumption and need to be replaced regularly.

###### 5. Weekly inspection

The following tests and inspections shall be carried out weekly:

a) all survival craft, rescue boats and launching appliances shall be visually inspected to ensure that they are ready for use;

fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Les répondeurs radar doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage. A titre de solution de rechange, un répondeur radar peut être arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.

#### Règle 15

##### *Matériaux rétroréfléchissants pour engins de sauvetage*

Toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage, tous les canots de secours et toutes les brassières de sauvetage et bouées de sauvetage doivent être recouverts d'un matériau rétroréfléchissant conformément aux recommandations de l'Organisation.

#### Règle 16

##### *Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections*

##### 1. Disponibilité opérationnelle

Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, tous les engins de sauvetage doivent être en état de service et prêts à être utilisés immédiatement.

##### 2. Entretien

a) Des consignes pour l'entretien à bord du navire des engins de sauvetage approuvés par l'Administration doivent être fournies et l'entretien doit être effectué de la manière recommandée dans ces consignes.

b) L'Administration peut accepter, à la place des consignes prescrites à l'alinéa a), un programme d'entretien planifié de bord.

##### 3. Entretien des garants

Les garants utilisés pour les engins de mise à l'eau doivent être inversés à des intervalles qui ne dépassent pas 30 mois et ces garants doivent être renouvelés lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas cinq ans, le délai le plus court étant retenu.

##### 4. Pièces détachées et matériel de réparation

Des pièces détachées et du matériel de réparation doivent être prévus pour les engins de sauvetage et leurs éléments qui s'usent rapidement et doivent être régulièrement remplacés.

##### 5. Inspection hebdomadaire

Les inspections et les essais suivants doivent être effectués toutes les semaines:

a) toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage et tous les canots de secours ainsi que tous les dispositifs de mise à l'eau doivent faire l'objet d'une inspection visuelle afin de vérifier qu'ils sont prêts à être utilisés;

b) all engines in lifeboats and rescue boats shall be run ahead and astern for a total period of not less than 3 minutes provided the ambient temperature is above the minimum temperature required for starting the engine;

c) the general emergency alarm system shall be tested.

#### 6. Monthly inspections

Inspection of the life-saving appliances, including lifeboat equipment, shall be carried out monthly using a checklist to ensure that they are complete and in good order. A report of the inspection shall be entered in the log-book.

#### 7. Servicing of inflatable liferafts, inflatable lifejackets and inflated rescue boats

a) Every inflatable liferaft and inflatable lifejacket shall be serviced:

(i) at intervals not exceeding 12 months. However, in cases where it appears proper and reasonable, the Administration may extend this period to 17 months;

(ii) at an approved servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.

b) All repairs and maintenance of inflated rescue boats shall be carried out in accordance with the manufacturer's instructions.

Emergency repairs may be carried out on board the vessel; however, permanent repairs shall be effected at an approved servicing station.

#### 8. Periodic servicing of hydrostatic release units

Disposable hydrostatic release units shall be replaced when their date of expiry has passed. If not disposable, hydrostatic release units shall be serviced:

(i) at intervals not exceeding 12 months. However, in cases where it appears proper and reasonable, the Administration may extend this period to 17 months;

(ii) at a servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.

9. In cases of vessels where the nature of fishing operations may cause difficulty for compliance with the requirements of paragraphs 7 and 8, the Administration may allow the extension of the service intervals to 24 months, provided that the Administration is satisfied that such appliances are so manufactured and arranged that they will remain in satisfactory condition until the next period of servicing.

- b) les moteurs de toutes les embarcations de sauvetage et de tous les canots de secours doivent être mis en marche et doivent fonctionner en marche avant et en marche arrière pendant une durée de 3 minutes au moins à condition que la température ambiante soit supérieure à la température minimale nécessaire pour mettre le moteur en marche;
- c) le système d'alarme générale en cas de situation critique doit être mis à l'essai.

#### 6. Inspections mensuelles

Tous les mois, les engins de sauvetage, y compris l'armement des embarcations de sauvetage, doivent être inspectés à l'aide d'une liste de contrôle afin de vérifier qu'ils sont au complet et en bon état. Un rapport d'inspection doit être consigné dans le journal de bord.

#### 7. Entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des canots de secours gonflés

- a) Chaque radeau de sauvetage gonflable et chaque brassière de sauvetage gonflable doit faire l'objet d'un entretien:
  - i) à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois;
  - ii) dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour l'entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

b) Les réparations et l'entretien des canots de secours gonflés doivent intégralement être effectués conformément aux instructions du fabricant.

Les réparations urgentes peuvent être faites à bord du navire mais les réparations permanentes doivent être effectuées dans une station d'entretien approuvée.

#### 8. Entretien périodique des dispositifs de largage hydrostatique

Les dispositifs de largage hydrostatique non réutilisables doivent être remplacés lorsque leur date d'expiration est dépassée. S'ils sont réutilisables, les dispositifs de largage hydrostatique doivent faire l'objet d'un entretien:

- i) à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois;
- ii) dans une station d'entretien qui est compétente pour les entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

9. Dans le cas des navires dont les opérations de pêche sont de nature à pouvoir rendre difficile le respect des prescriptions des paragraphes 7 et 8, l'Administration peut permettre que l'intervalle séparant deux entretiens soit porté à 24 mois si elle est convaincue que les dispositifs sont fabriqués et installés de manière à rester dans un état satisfaisant jusqu'au prochain service.

## PART C

## LIFE-SAVING APPLIANCES REQUIREMENTS

## Regulation 17

*General requirements for lifeboats*

## 1. Construction of lifeboats

a) All lifeboats shall be properly constructed and shall be of such form and proportions that they have ample stability in a seaway and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall have rigid hulls and shall be capable of maintaining positive stability when in an upright position in calm water and loaded with their full complement of persons and equipment and holed in any one location below the waterline, assuming no loss of buoyancy material and no other damage.

b) All lifeboats shall be of sufficient strength to enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment.

c) Hulls and rigid covers shall be fire-retardant or non-combustible.

d) Seating shall be provided on thwarts, benches or fixed chairs fitted as low as practicable in the lifeboat and constructed so as to be capable of supporting the number of persons each weighing 100 kilograms for which spaces are provided in compliance with the requirements of paragraph 2b)(ii).

e) Each lifeboat shall be of sufficient strength to withstand a load, without residual deflection on removal of that load:

(i) in the case of boats with metal hulls, 1.25 times the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment; or

(ii) in the case of other boats, twice the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment.

f) Each lifeboat shall be of sufficient strength to withstand, when loaded with its full complement of persons and equipment and with, where applicable, skates or fenders in position, a lateral impact against the vessel's side at an impact velocity of at least 3.5 metres per second and also a drop into the water from a height of at least 3 metres.

g) The vertical distance between the floor surface and the interior of the enclosure or canopy over 50 per cent of the floor area shall be:



## PARTIE C

## PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ENGINES DE SAUVETAGE

## Règle 17

*Prescriptions générales applicables aux embarcations de sauvetage*

## 1. Construction des embarcations de sauvetage

a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité sur houle et un franc-bord suffisant lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement. Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une coque rigide et doivent pouvoir conserver une stabilité positive lorsqu'elles sont en position droite en eau calme et lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement et qu'elles sont percées en un emplacement quelconque au-dessous de la flottaison, à condition qu'elles n'aient subi aucune perte de matériau flottant ni aucune autre dégradation.

b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une solidité suffisante pour pouvoir être mises à l'eau sans danger avec leur plein chargement en personnes et en armement.

c) Les coques et les tentes rigides doivent retarder le feu ou être incombustibles.

d) Les places assises sont fournies par des bancs de nage, des bancs ou des sièges fixes installés aussi bas que possible dans l'embarcation de sauvetage et construits de façon à pouvoir recevoir le nombre de personnes, pesant chacune 100 kilogrammes, pour lequel des places sont prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2 b) ii).

e) Chaque embarcation de sauvetage doit avoir une solidité suffisante pour supporter une charge, sans déformation résiduelle lorsque cette charge est enlevée, dont la masse représente:

i) dans le cas d'embarcations à coque métallique, 1,25 fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement; ou

ii) dans le cas des autres embarcations, deux fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement.

f) Chaque embarcation de sauvetage, munie le cas échéant de patins ou de défenses, doit avoir une solidité suffisante pour résister, lorsqu'elle a son plein chargement en personnes et en armement, à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres par seconde et à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins.

g) La hauteur entre la surface du plancher et le plafond de l'habitacle ou la tente, sur 50 pour cent de la superficie du plancher, doit correspondre aux valeurs suivantes:

- (i) not less than 1.3 metres for a lifeboat permitted to accommodate nine persons or less;
- (ii) not less than 1.7 metres for a lifeboat permitted to accommodate 24 persons or more;
- (iii) not less than the distance as determined by linear interpolation between 1.3 metres and 1.7 metres for a lifeboat permitted to accommodate between 9 and 24 persons.

2. Carrying capacity of lifeboats

a) No lifeboat shall be approved to accommodate more than 150 persons.

b) The number of persons which a lifeboat shall be permitted to accommodate shall be equal to the lesser of:

- (i) the number of persons having an average mass of 75 kilograms, all wearing lifejackets, that can be seated in a normal position without interfering with the means of propulsion or the operation of any of the lifeboat's equipment; or
- (ii) the number of spaces that can be provided on the seating arrangements in accordance with figure 1. The shapes may be overlapped as shown, provided footrests are fitted and there is sufficient room for legs and the vertical separation between the upper and lower seat is not less than 350 millimetres.

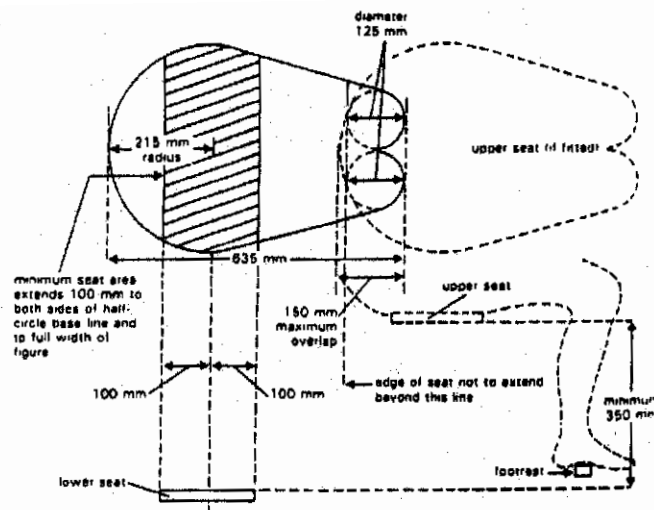


Figure 1

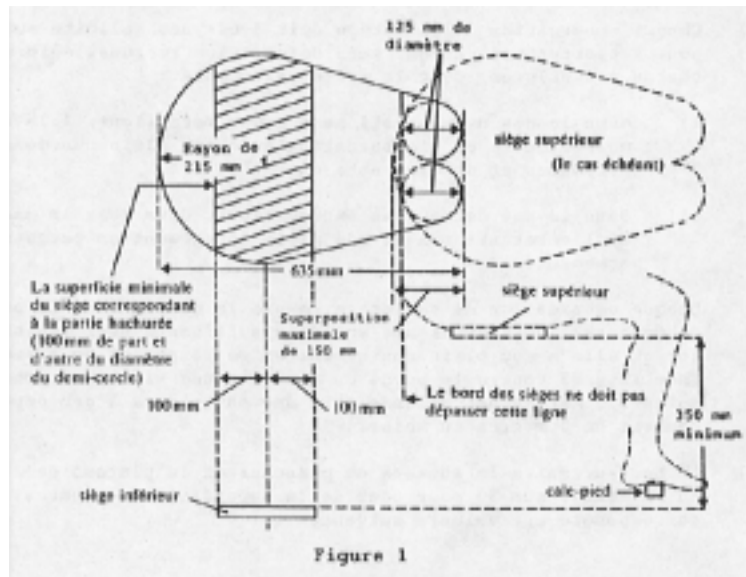
- i) au moins 1,3 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir neuf personnes ou moins;
- ii) au moins 1,7 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir 24 personnes ou davantage;
- iii) au moins la distance obtenue par interpolation linéaire entre 1,3 mètre et 1,7 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir de 9 à 24 personnes.

## 2. Capacité de transport des embarcations de sauvetage

a) Aucune embarcation de sauvetage ne doit être approuvée pour recevoir plus de 150 personnes.

b) Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir doit être égal au plus faible des deux nombres ci-après:

- i) le nombre de personnes portant toutes des brassières de sauvetage et pesant en moyenne 75 kilogrammes qui peuvent s'asseoir dans une position normale sans gêner le dispositif de propulsion ni le fonctionnement du matériel d'armement de l'embarcation; ou
- ii) le nombre de places assises qui peuvent être prévues conformément à la figure 1. Les tracés peuvent être superposés comme il est indiqué, à condition que des cale-pieds soient installés, qu'il y ait suffisamment de place pour les jambes et que la séparation verticale entre les sièges supérieurs et les sièges inférieurs ne soit pas inférieure à 350 millimètres.



- c) Each seating position shall be clearly indicated in the lifeboat.

### 3. Access into lifeboats

a) Every vessel lifeboat shall be so arranged that it can be boarded by its full complement of persons in not more than 3 minutes from the time the instruction to board is given. Rapid disembarkation shall also be possible.

b) Lifeboats shall have a boarding ladder that can be used on either side of the lifeboat to enable persons in the water to board the lifeboat. The lowest step of the ladder shall be not less than 0.4 metres below the lifeboat's light waterline.

c) The lifeboat shall be so arranged that helpless people can be brought on board either from the sea or on stretchers.

d) All surfaces on which persons might walk shall have a non-skid finish.

### 4. Lifeboat buoyancy

All lifeboats shall have inherent buoyancy or shall be fitted with inherently buoyant material which shall not be adversely affected by seawater, oil or oil products, sufficient to float the lifeboat with all its equipment on board when flooded and open to the sea. Additional inherently buoyant material, equal to 280 newtons of buoyant force per person shall be provided for the number of persons the lifeboat is permitted to accommodate. Buoyant material, unless in addition to that required above, shall not be installed external to the hull of the lifeboat.

### 5. Lifeboat freeboard and stability

All lifeboats, when loaded with 50 per cent of the number of persons the lifeboat is permitted to accommodate seated in their normal positions to one side of the centreline, shall have a freeboard, measured from the waterline to the lowest opening through which the lifeboat may become flooded, of at least 1.5 per cent of the lifeboat's length or 100 millimetres, whichever is the greater.

### 6. Lifeboat propulsion

a) Every lifeboat shall be powered by a compression ignition engine. No engine shall be used for any lifeboat if its fuel has a flashpoint of 43 degrees celsius or less (closed cup test).

b) The engine shall be provided with either a manual starting system, or a power starting system with two independent rechargeable energy

c) Chaque place assise doit être clairement indiquée dans l'embarcation de sauvetage.

### 3. Accès aux embarcations de sauvetage

a) Toute embarcation de sauvetage à bord d'un navire doit être conçue de façon à permettre l'embarquement de son plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné. Le débarquement doit également pouvoir se faire rapidement.

b) Les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une échelle d'embarquement pouvant être utilisée d'un bord ou de l'autre de l'embarcation pour permettre aux personnes qui se trouvent dans l'eau de se hisser à bord. Le barreau inférieur de l'échelle ne doit pas se trouver à moins de 0,40 mètre au-dessous de la flottaison de l'embarcation de sauvetage à l'état lège.

c) L'embarcation de sauvetage doit être conçue de manière à permettre à des personnes en détresse d'être hissées à bord ou d'être amenées sur une civière.

d) Toutes les surfaces sur lesquelles les occupants pourraient marcher doivent avoir un revêtement antidérapant.

### 4. Flottabilité des embarcations de sauvetage

Toutes les embarcations de sauvetage doivent disposer d'une flottabilité propre ou être équipées d'un matériau ayant une flottabilité propre qui résiste à l'eau de mer, au pétrole et aux produits pétroliers, cette flottabilité permettant de soutenir l'embarcation avec tout son armement lorsqu'elle est envahie et ouverte à la mer. Une quantité supplémentaire de matériau ayant une flottabilité propre de 280 newtons par personne doit être prévue à l'intention du nombre de personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir. On ne doit pas installer de matériau flottant à l'extérieur de la coque de l'embarcation de sauvetage, sauf s'il vient s'ajouter à celui qui est prescrit ci-dessus.

### 5. Franc-bord et stabilité des embarcations de sauvetage

Toute embarcation de sauvetage, lorsque 50 pour cent du nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir sont assises dans une position normale d'un même côté de l'axe longitudinal, doit avoir un franc-bord qui, mesuré à partir de la flottaison jusqu'à l'ouverture la plus basse par laquelle l'embarcation peut être envahie, ne soit pas inférieur à 1,5 pour cent de la longueur de l'embarcation et en aucun cas inférieur à 100 millimètres, si cette dernière valeur est supérieure.

### 6. Propulsion des embarcations de sauvetage

a) Toute embarcation de sauvetage doit être équipée d'un moteur à allumage par compression. Il ne faut pas utiliser à bord d'une embarcation de sauvetage un moteur dont le combustible ait un point d'éclair égal ou inférieur à 43 degrés Celsius (essai en creuset fermé).

b) Le moteur doit être muni soit d'un dispositif de mise en marche manuel, soit d'un dispositif de mise en marche alimenté par deux sour-

sources. Any necessary starting aids shall also be provided. The engine starting systems and starting aids shall start the engine at an ambient temperature of -15 degrees celsius within 2 minutes of commencing the start procedure unless, in the opinion of the Administration having regard to the particular voyages in which the vessel carrying the lifeboat is constantly engaged, a different temperature is appropriate. The starting systems shall not be impeded by the engine casing, thwarts or other obstructions.

c) The engine shall be capable of operating for not less than 5 minutes after starting from cold with the lifeboat out of the water.

d) The engine shall be capable of operating when the lifeboat is flooded up to the centreline of the crankshaft.

e) The propeller shafting shall be so arranged that the propeller can be disengaged from the engine. Provision shall be made for ahead and astern propulsion of the lifeboat.

f) The exhaust pipe shall be so arranged as to prevent water from entering the engine in normal operation.

g) All lifeboats shall be designed with due regard to the safety of persons in the water and to the possibility of damage to the propulsion system by floating debris.

h) The speed of a lifeboat when proceeding ahead in calm water, when loaded with its full complement of persons and equipment and with all engine-powered auxiliary equipment in operation, shall be at least 6 knots and at least 2 knots when towing a 25-person liferaft loaded with its full complement of persons and equipment or its equivalent. Sufficient fuel, suitable for use throughout the temperature range expected in the area in which the vessel operates, shall be provided to run the fully loaded lifeboat at 6 knots for a period of not less than 24 hours.

i) The lifeboat engine, transmission and engine accessories shall be enclosed in a fire-retardant casing or other suitable arrangements providing similar protection. Such arrangements shall also protect persons from coming into accidental contact with hot or moving parts and protect the engine from exposure to weather and sea. Adequate means shall be provided to reduce the engine noise.

Starter batteries shall be provided with casings which form a watertight enclosure around the bottom and sides of the batteries. The battery casings shall have a tight fitting top which provides for necessary gas venting.

ces d'énergie indépendantes rechargeables. Toutes les aides au démarrage nécessaires doivent également être prévues. Les dispositifs de mise en marche du moteur et les aides au démarrage doivent permettre de faire démarrer le moteur à une température ambiante égale à moins 15 degrés Celsius dans un délai de 2 minutes à compter du début des opérations de démarrage, sauf si l'Administration estime, compte tenu de la nature des voyages que le navire transportant l'embarcation de sauvetage est constamment appelé à faire, qu'une température différente est appropriée. Le fonctionnement des dispositifs de mise en marche ne doit pas être entravé par le capot du moteur, les bancs de nage ou d'autres obstacles.

c) Le moteur doit pouvoir fonctionner pendant au moins 5 minutes après un démarrage à froid alors que l'embarcation de sauvetage se trouve hors de l'eau.

d) Le moteur doit pouvoir fonctionner alors que l'embarcation de sauvetage est envahie jusqu'au niveau de l'axe du vilebrequin.

e) L'arbre de l'hélice doit être conçu de façon que celle-ci puisse être découplée. L'embarcation doit pouvoir aller en marche avant et en marche arrière.

f) Le tuyau d'échappement doit être disposé de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le moteur en cours d'exploitation normale.

g) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être conçues compte dûment tenu de la sécurité des personnes dans l'eau et des risques d'avaries du système de propulsion dus aux débris flottant sur l'eau.

h) La vitesse de l'embarcation de sauvetage en marche avant en eau calme, lorsque celle-ci a son plein chargement en personnes et en armement et que tous les appareils auxiliaires branchés sur le moteur fonctionnent, doit être au moins égale à 6 noeuds et au moins égale à 2 noeuds lorsqu'elle remorque un radeau de sauvetage de 25 personnes avec son plein chargement en personnes et en armement ou son équivalent. L'embarcation de sauvetage doit porter un approvisionnement de combustible utilisable dans la gamme des températures susceptibles de prévaloir dans la zone d'exploitation du navire et suffisant pour faire marcher l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement à une vitesse de 6 noeuds pendant une période de 24 heures au moins.

i) Le moteur de l'embarcation de sauvetage, le système de transmission et les accessoires du moteur doivent être protégés par un capot ignifuge ou d'autres moyens appropriés assurant une protection analogue. Ces moyens doivent également empêcher les personnes de toucher accidentellement des pièces chaudes ou des pièces en mouvement et mettre le moteur à l'abri des intempéries et de la mer.

Un dispositif approprié permettant de réduire le bruit du moteur doit être prévu. Les batteries de démarrage doivent être placées dans un coffre formant une protection étanche à l'eau sur la partie inférieure et sur les côtés des batteries. Le coffre des batteries doit être muni d'un couvercle bien ajusté comportant les trous d'aération nécessaires.

j) The lifeboat engine and accessories shall be designed to limit electromagnetic emissions so that engine operation does not interfere with the operation of radio life-saving appliances used in the lifeboat.

k) Means shall be provided for recharging all engine-starting, radio and searchlight batteries. Radio batteries shall not be used to provide power for engine starting. Means shall be provided for recharging lifeboat batteries from the vessel's power supply at a supply voltage not exceeding 55 volts which can be disconnected at the lifeboat embarkation station.

l) Water-resistant instructions for starting and operating the engine shall be provided and mounted in a conspicuous place near the engine starting controls.

#### 7. Lifeboat fittings

a) All lifeboats shall be provided with at least one drain valve fitted near the lowest point in the hull, which shall automatically open to drain water from the hull when the lifeboat is not waterborne and shall automatically close to prevent entry of water when the lifeboat is waterborne. Each drain valve shall be provided with a cap or plug to close the valve, which shall be attached to the lifeboat by a lanyard, a chain, or other suitable means. Drain valves shall be readily accessible from inside the lifeboat and their position shall be clearly indicated.

b) All lifeboats shall be provided with a rudder and tiller. When a wheel or other remote steering mechanism is also provided the tiller shall be capable of controlling the rudder in case of failure of the steering mechanism. The rudder shall be permanently attached to the lifeboat. The tiller shall be permanently installed on, or linked to, the rudder stock; however, if the lifeboat has a remote steering mechanism, the tiller may be removable and securely stowed near the rudder stock. The rudder and tiller shall be so arranged as not to be damaged by operation of the release mechanism or the propeller.

c) Except in the vicinity of the rudder and propeller, a buoyant lifeline shall be becketed around the outside of the lifeboat.

d) Lifeboats which are not self-righting when capsized shall have suitable handholds on the underside of the hull to enable persons to cling to the lifeboat. The handholds shall be fastened to the lifeboat in such a



j) Le moteur de l'embarcation de sauvetage et ses accessoires doivent être conçus de manière à limiter les émissions électromagnétiques afin qu'il n'y ait pas interférence entre le fonctionnement du moteur et le fonctionnement des dispositifs radioélectriques de sauvetage utilisés dans l'embarcation de sauvetage.

k) On doit prévoir des dispositifs permettant de recharger les batteries utilisées pour le démarrage du moteur, la radio et le projecteur. Les batteries utilisées pour la radio ne doivent pas être utilisées pour fournir l'énergie nécessaire au démarrage du moteur. On doit prévoir un dispositif permettant de recharger les batteries des embarcations de sauvetage en utilisant l'énergie électrique du navire; la tension d'alimentation ne doit pas être supérieure à 55 volts et le dispositif de recharge doit pouvoir être débranché au poste d'embarquement dans l'embarcation de sauvetage.

l) Des instructions indélébiles à l'eau concernant le démarrage et le fonctionnement du moteur doivent être fournies et affichées bien en évidence à proximité des commandes de démarrage du moteur.

#### 7. Accessoires des embarcations de sauvetage

a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une nable au moins, située à proximité du point le plus bas de la coque, qui doit s'ouvrir automatiquement pour évacuer l'eau de la coque lorsque l'embarcation de sauvetage n'est pas à flot et se fermer automatiquement pour empêcher l'entrée de l'eau lorsque l'embarcation est à flot. Chaque nable doit être munie d'un tampon ou d'un bouchon permettant de la fermer et qui doit être attaché à l'embarcation de sauvetage par une aiguillette, une chaîne ou un autre moyen adéquat. Les nables doivent être facilement accessibles depuis l'intérieur de l'embarcation de sauvetage et leur position doit être clairement indiquée.

b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un gouvernail et d'une barre franche. Si l'embarcation de sauvetage est également munie d'une barre ou d'un autre dispositif de gouverne à distance, la barre franche doit pouvoir contrôler le gouvernail en cas de panne du dispositif de gouverne. Le gouvernail doit être fixé de manière permanente à l'embarcation de sauvetage. La barre franche doit être fixée ou reliée de manière permanente à la mèche;

toutefois, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un dispositif de gouverne à distance, la barre franche peut être amovible et solidement arrimée à proximité de la mèche du gouvernail. Le gouvernail et la barre franche doivent être disposés de façon à ne pas être endommagés par le fonctionnement du dispositif de dégagement ou de l'hélice.

c) L'embarcation de sauvetage doit être munie d'une filière flottante disposée en guirlande sur son pourtour extérieur, sauf à proximité du gouvernail et de l'hélice.

d) Les embarcations de sauvetage qui ne se redressent pas automatiquement quand elles chavirent doivent être munies de poignées appropriées sur la partie inférieure de la coque de manière à permettre à

way that, when subjected to an impact sufficient to cause them to break away from the lifeboat, they break away without damaging the lifeboat.

e) All lifeboats shall be fitted with sufficient watertight lockers or compartments to provide for the storage of the small items of equipment, water and provisions required by paragraph 8. Means shall be provided for the storage of collected rainwater.

f) Every lifeboat to be launched by a fall or falls shall be fitted with a release mechanism complying with the following requirements:

- (i) the mechanism shall be so arranged that all hooks are released simultaneously;
- (ii) the mechanism shall have two release capabilities as follows:
  1. a normal release capability which will release the lifeboat when it is waterborne or when there is no load on the hooks;
  2. an on-load release capability which will release the lifeboat with a load on the hooks. This release shall be so arranged as to release the lifeboat under any conditions of loading from no-load with the lifeboat waterborne to a load of 1.1 times the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment. This release capability shall be adequately protected against accidental or premature use;

(iii) the release control shall be clearly marked in a colour that contrasts with its surroundings;

(iv) the mechanism shall be designed with a factor of safety of 6 based on the ultimate strength of the materials used, assuming the mass of the lifeboat is equally distributed between the falls.

g) Every lifeboat shall be fitted with a release device to enable the forward painter to be released when under tension.

h) Every lifeboat which is fitted with a fixed two-way VHF radiotelephone apparatus with an antenna which is separately mounted shall be provided with arrangements for siting and securing the antenna effectively in its operating position.

i) Lifeboats intended for launching down the side of a vessel shall have skates and fenders as necessary to facilitate launching and prevent damage to the lifeboat.

j) A manually controlled lamp visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles for a period of not less than

des personnes de s'y accrocher. Ces poignées doivent être fixées à l'embarcation de sauvetage de telle manière que, lorsqu'elles subissent un choc suffisant pour les arracher de l'embarcation, elles s'en détachent sans l'endommager.

e) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un nombre suffisant de coffres ou de caissons étanches à l'eau destinés à recevoir les menus objets d'armement, l'eau et les rations alimentaires prescrits au paragraphe 8. Des moyens doivent être prévus pour stocker l'eau de pluie recueillie.

f) Toute embarcation de sauvetage destinée à être mise à l'eau au moyen d'un ou de plusieurs garants doit être munie d'un dispositif de largage conforme aux prescriptions suivantes:

- i) le mécanisme doit être conçu pour que tous les crocs s'ouvrent en même temps;
- ii) le mécanisme doit avoir deux modes de largage, à savoir:
  1. un largage normal qui permette de dégager l'embarcation de sauvetage lorsqu'elle se trouve à flot ou lorsqu'aucune charge ne s'exerce sur les crocs;
  2. un largage en charge qui permette de larguer l'embarcation de sauvetage lorsqu'une charge s'exerce sur les crocs. Ce mécanisme doit être disposé de manière à permettre de larguer l'embarcation de sauvetage, quelles que soient les conditions de chargement, c'est-à-dire que la charge soit nulle, l'embarcation étant dans l'eau, ou que la masse totale soit égale à 1,1 fois la masse de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement. Des précautions appropriées doivent être prises pour éviter qu'un tel largage se produise accidentellement ou prématurément;
- iii) la commande de largage doit être clairement indiquée au moyen d'une couleur qui contraste avec ce qui l'entoure;
- iv) le mécanisme doit être conçu avec un facteur de sécurité qui corresponde à six fois la charge de rupture des matériaux utilisés, si l'on suppose que la masse de l'embarcation de sauvetage est également répartie entre les garants.

g) Toute embarcation de sauvetage doit être munie d'un dispositif de largage qui permette le dégagement de la bosse avant lorsque celle-ci est sous tension.

h) Toute embarcation de sauvetage qui est munie d'un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques dont l'antenne est montée séparément doit être pourvue de dispositifs permettant une installation et une fixation efficaces de l'antenne en position de service.

i) Les embarcations de sauvetage destinées à être mises à l'eau le long du bordé du navire doivent être munies des patins et des défenses nécessaires pour faciliter la mise à l'eau et empêcher que l'embarcation de sauvetage ne soit endommagée.

j) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et

12 hours shall be fitted to the top of the cover or enclosure. If the light is a flashing light, it shall initially flash at a rate of not less than 50 flashes per minute over the first 2 hours of operation of the 12 hours operating period.

k) A lamp or source of light shall be fitted inside the lifeboat to provide illumination for not less than 12 hours to enable reading of survival and equipment instructions; however, oil lamps shall not be permitted for this purpose.

l) Unless expressly provided otherwise, every lifeboat shall be provided with effective means of bailing or be automatically self-bailing.

m) Every lifeboat shall be so arranged that an adequate view forward, aft and to both sides is provided from the control and steering position for safe launching and manoeuvring.

#### 8. Lifeboat equipment

All items of lifeboat equipment, whether required by this paragraph or elsewhere in this chapter, with the exception of boat-hooks which shall be kept free for fending off purposes, shall be secured within the lifeboat by lashings, storage in lockers or compartments, storage in brackets or similar mounting arrangements or other suitable means. The equipment shall be secured in such a manner as not to interfere with any abandonment procedures. All items of lifeboat equipment shall be as small and of as little mass as possible and shall be packed in a suitable compact form. Except where otherwise stated, the normal equipment of every lifeboat shall consist of:

- (i) sufficient buoyant oars to make headway in calm seas. Thole pins, crutches or equivalent arrangements shall be provided for each oar provided. Thole pins or crutches shall be attached to the boat by lanyards or chains;
- (ii) two boat-hooks;
- (iii) a buoyant bailer and two buckets;
- (iv) a survival manual;
- (v) a binnacle containing an efficient compass which is luminous or provided with suitable means of illumination. In a totally enclosed lifeboat, the binnacle shall be permanently fitted at the steering position; in any other lifeboat, it shall be provided with suitable mounting arrangements;
- (vi) a sea-anchor of adequate size fitted with a shock-resistant haw-

pendant une période qui ne soit pas inférieure à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente ou de l'habitacle de l'embarcation de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures.

k) Un fanal ou une source d'éclairage doit être fixé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage, pour fournir pendant 12 heures au moins un éclairage permettant de lire les instructions relatives à la survie et à l'armement; toutefois, les lampes à pétrole ne sont pas autorisées à cette fin.

l) Sauf disposition expresse contraire, chaque embarcation de sauvetage doit être munie de moyens d'écopage efficaces ou être du type autovideur.

m) Toute embarcation de sauvetage doit permettre d'avoir, depuis le poste de commande et de manoeuvre, une vue suffisante sur l'avant, sur l'arrière et sur les côtés pour pouvoir être mise à l'eau et manoeuvrée en toute sécurité.

#### 8. Armement des embarcations de sauvetage

Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage, qu'ils soient prescrits par le présent paragraphe ou par une autre disposition du présent chapitre, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder de l'embarcation, doivent être arrimés à l'intérieur de l'embarcation par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations d'abandon. Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante. Sauf disposition contraire, l'armement normal de chaque embarcation de sauvetage doit comprendre:

- i) un nombre suffisant d'avirons flottants pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou des chaînes;
- ii) deux gaffes;
- iii) une écope flottante et deux seaux;
- iv) un manuel de survie;
- v) un habitacle contenant un compas efficace qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage. Si l'embarcation de sauvetage est complètement fermée, l'habitacle doit être installé de façon permanente au poste de barre; dans tous les autres types d'embarcation de sauvetage, il doit être pourvu de moyens de fixation convenables;
- vi) une ancre flottante de dimensions appropriées munie d'une aus-

ser and a tripping line which provides a firm hand grip when wet. The strength of the sea-anchor, hawser and tripping line shall be adequate for all sea conditions;

- (vii) two efficient painters of a length equal to not less than twice the distance from the stowage position of the lifeboat to the waterline in the lightest seagoing condition or 15 metres, whichever is the greater. One painter attached to the release device required by paragraph 7g) shall be placed at the forward end of the lifeboat and the other shall be firmly secured at or near the bow of the lifeboat ready for use;
- (viii) two hatchets, one at each end of the lifeboat;
- (ix) watertight receptacles containing a total of 3 litres of fresh water for each person the lifeboat is permitted to accommodate, of which 1 litre per person may be replaced by a de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water in 2 days;
  - (x) a rustproof dipper with lanyard;
  - (xi) a rustproof graduated drinking vessel;
  - (xii) a food ration totalling not less than 10,000 kilojoules for each person the lifeboat is permitted to accommodate; these rations shall be kept in airtight packaging and be stowed in a watertight container;
- (xiii) four rocket parachute flares complying with the requirements of regulation 29;
- (xiv) six hand flares complying with the requirements of regulation 30;
- (xv) two buoyant smoke signals complying with the requirements of regulation 31;
- (xvi) one waterproof electric torch suitable for Morse signalling together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;
- (xvii) one daylight signalling mirror with instructions for its use for signalling to ships and aircraft;
- (xviii) one copy of the life-saving signals prescribed by regulation V/16 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, on a waterproof card or in a waterproof container;
- (xix) one whistle or equivalent sound signal;
- (xx) a first-aid outfit in a waterproof case capable of being closed tightly after use;

- sière résistante aux chocs et d'une ligne de déclenchement pouvant être empoignée solidement lorsqu'elle est mouillée. La résistance de l'ancre flottante, de l'aussière et de la ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer;
- vii) deux bosses résistantes d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage de l'embarcation et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. L'une, fixée au dispositif de dégagement prescrit au paragraphe 7g) doit être placée à l'extrémité avant de l'embarcation de sauvetage et l'autre doit être solidement fixée à l'étrave ou à proximité de celle-ci et être prête à servir;
  - viii) deux hachettes, une à chaque extrémité de l'embarcation de sauvetage;
  - ix) des récipients étanches à l'eau, contenant un total de 3 litres d'eau douce pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, dont un litre par personne peut être remplacé par un désalinisateur capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours;
    - x) un gobelet inoxydable fixé par une aiguillette;
    - xi) une timbale inoxydable graduée;
    - xii) une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air qui doivent être placés dans un récipient étanche à l'eau;
  - xiii) quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29;
  - xiv) six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 30;
  - xv) deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 31;
  - xvi) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;
  - xvii) un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs;
  - xviii) un exemplaire des signaux de sauvetage prescrits à la règle V/16 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau;
  - xix) un sifflet ou un signal sonore équivalent;
  - xx) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;

- (xxi) six doses of anti-seasickness medicine and one seasickness bag for each person;
- (xxii) a jack-knife to be kept attached to the boat by a lanyard;
- (xxiii) three tin-openers;
- (xxiv) two buoyant rescue quoits, attached to not less than 30 metres of buoyant line;
- (xxv) a manual pump;
- (xxvi) one set of fishing tackle;
- (xxvii) sufficient tools for minor adjustments to the engine and its accessories;
- (xxviii) portable fire-extinguishing equipment suitable for extinguishing oil fires;
- (xxix) a searchlight capable of effectively illuminating a light-coloured object at night having a width of 18 metres at a distance of 180 metres for a total period of 6 hours and of working for not less than 3 hours continuously;
- (xxx) an efficient radar reflector, unless a survival craft radar transponder is stowed in the lifeboat;
  
- (xxxi) thermal protective aids complying with the requirements of regulation 26 sufficient for 10 per cent of the number of persons the lifeboat is permitted to accommodate or two, whichever is greater;
- (xxxii) in the case of vessels engaged on voyages of such a nature and duration that, in the opinion of the Administration, the items specified in subparagraphs (xii) and (xxvi) are unnecessary, the Administration may allow these items to be dispensed with.

#### 9. Lifeboat markings

- a) The dimension of the lifeboat and the number of persons which it is permitted to accommodate shall be marked on it in clear permanent characters.
- b) The name and port of registry of the vessel to which the lifeboat belongs shall be marked on each side of the lifeboat's bow in block capitals of the Roman alphabet;
- c) Means of identifying the vessel to which the lifeboat belongs and the number of the lifeboat shall be marked in such a way that they are, as far as practicable, visible from above.

#### Regulation 18

##### *Self-righting partially enclosed lifeboats*

- 1. Self-righting partially enclosed lifeboats shall comply with the requirements of regulation 17 and, in addition, shall comply with the requirements of this regulation.



- xxi) six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne;
- xxii) un couteau de poche attaché à l'embarcation par une aiguillette;
- xxiii) trois ouvre-boîtes;
- xxiv) deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;
- xxv) une pompe à main;
- xxvi) un jeu d'engins de pêche;
- xxvii) des outils suffisants pour effectuer de petits réglages du moteur et de ses accessoires;
- xxviii) un extincteur d'incendie portatif capable d'éteindre un incendie provoqué par l'inflammation d'hydrocarbures;
- xxix) un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins;
- xxx) un réflecteur radar efficace, à moins qu'un répondeur radar pour embarcations et radeaux de sauvetage ne soit installé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage;
- xxxi) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 pour cent des personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur;
- xxxii) dans le cas des navires qui effectuent des voyages dont la nature et la durée sont telles que, de l'avis de l'Administration, les objets spécifiés aux alinéas xii) et xxvi) ne sont pas nécessaires, l'Administration peut accorder des dispenses à l'égard de ces objets.

#### 9. Inscriptions sur les embarcations de sauvetage

a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire.

b) Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le nom du port d'immatriculation du navire doivent être inscrits des deux bords sur l'avant de l'embarcation en majuscules imprimées en caractères romains.

c) L'identification du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le numéro de l'embarcation doivent être indiqués de manière à être, dans la mesure du possible, visibles d'en haut.

#### Règle 18

##### *Embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique*

1. Les embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

2. Enclosure

a) Permanently attached rigid covers shall be provided extending over not less than 20 per cent of the length of the lifeboat from the stem and not less than 20 per cent of the length of the lifeboat from the aftermost part of the lifeboat.

b) The rigid covers shall form two shelters. If the shelters have bulkheads they shall have openings of sufficient size to permit easy access by persons each wearing an immersion suit or warm clothes and a lifejacket. The interior height of the shelters shall be sufficient to permit persons easy access to their seats in the bow and stern of the lifeboat.

c) The rigid covers shall be so arranged that they include windows or translucent panels to admit sufficient daylight to the inside of the lifeboat with the openings or canopies closed so as to make artificial light unnecessary.

d) The rigid covers shall have railings to provide a secure handhold for persons moving about the exterior of the lifeboat.

e) Open parts of the lifeboat shall be fitted with a permanently attached foldable canopy so arranged that:

(i) it can be easily erected by not more than two persons in not more than 2 minutes;

(ii) it is insulated to protect the occupants against cold by means of not less than two layers of material separated by an air gap or other equally efficient means.

f) The enclosure formed by the rigid covers and canopy shall be so arranged:

(i) as to allow launching and recovery operations to be performed without any occupant having to leave the enclosure;

(ii) that it has entrances at both ends and on each side, provided with efficient adjustable closing arrangements which can be easily and quickly opened and closed from inside or outside so as to permit ventilation but exclude seawater, wind and cold; means shall be provided for holding the entrances securely in the open and in the closed position;

(iii) that with the canopy erected and all entrances closed, sufficient air is admitted for the occupants at all times;

(iv) that it has means for collecting rainwater;

(v) that the exterior of the rigid covers and canopy and the interior of that part of the lifeboat covered by the canopy is of a highly visible colour. The interior of the shelters shall be of a colour which does not cause discomfort to the occupants;

## 2. Habitacle

a) Il doit être prévu des capots rigides fixés en permanence recouvrant au moins 20 pour cent de la longueur de l'embarcation à partir de l'étrave et au moins 20 pour cent de la longueur de l'embarcation à partir de l'extrémité arrière de celle-ci.

b) Les capots rigides doivent former deux abris. Si ceux-ci sont munis de cloisons, ils doivent avoir des ouvertures de dimensions suffisantes pour permettre à une personne revêtue d'une combinaison d'immersion ou de vêtements chauds et d'une brassière de sauvetage d'y accéder facilement. La hauteur à l'intérieur des abris doit être suffisante pour que les personnes puissent facilement accéder aux sièges situés dans les parties avant et arrière de l'embarcation.

c) Les capots rigides doivent être conçus de manière à comporter des fenêtres ou des panneaux transparents qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les ouvertures ou les tentes sont fermées.

d) Les capots rigides doivent être pourvus de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant sur le pourtour de l'embarcation de sauvetage.

e) Les parties découvertes de l'embarcation de sauvetage doivent être munies d'une tente repliable fixée en permanence et conçue de manière à satisfaire aux prescriptions suivantes:

i) elle doit pouvoir être facilement mise en place par deux personnes au plus en 2 minutes au maximum;

ii) elle doit être isolée pour protéger les occupants du froid au moyen d'au moins deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace.

f) L'habitacle constitué par les capots rigides et la tente doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:

i) il doit permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle;

ii) il doit avoir, aux deux extrémités et de chaque côté, des entrées munies de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts et fermés à partir de l'intérieur ou de l'extérieur afin de permettre la ventilation, mais empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer; un dispositif doit également être prévu pour maintenir solidement les entrées en position ouverte ou en position fermée;

iii) il doit laisser entrer à tout moment suffisamment d'air pour les occupants, lorsque la tente est mise en place et que toutes les entrées sont fermées;

iv) il doit être muni d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;

v) l'extérieur des capots rigides et de la tente et l'intérieur de la partie de l'embarcation couverte par la tente doivent être d'une couleur très visible. L'intérieur des abris doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;

(vi) that it is possible to row the lifeboat.

3. Capsizing and re-righting

a) A safety belt shall be fitted at each indicated seating position.

The safety belt shall be so designed as to hold a person of a mass of 100 kilograms securely in place when the lifeboat is in a capsized position.

b) The stability of the lifeboat shall be such that it is inherently or automatically self-righting when loaded with its full or a partial complement of persons and equipment and the persons are secured with safety belts.

4. Propulsion

a) The engine and transmission shall be controlled from the helmsman's position.

b) The engine and engine installation shall be capable of running in any position during capsize and continue to run after the lifeboat returns to the upright or shall automatically stop on capsizing and be easily restarted after the lifeboat returns to the upright and the water has been drained from the lifeboat. The design of the fuel and lubricating systems shall prevent the loss of fuel and the loss of more than 250 millilitres of lubricating oil from the engine during capsize.

c) Air-cooled engines shall have a duct system to take in cooling air from, and exhaust it to, the outside of the lifeboat. Manually operated dampers shall be provided to enable cooling air to be taken in from, and exhausted to, the interior of the lifeboat.

5. Construction and fendering

a) Notwithstanding regulation 17(1)f), a self-righting partially enclosed lifeboat shall be so constructed and fendered as to ensure that the lifeboat renders protection against harmful accelerations resulting from an impact of the lifeboat, when loaded with its full complement of persons and equipment, against the vessel's side at an impact velocity of not less than 3.5 metres per second.

b) The lifeboat shall be automatically self-bailing.

Regulation 19

*Totally enclosed lifeboats*

1. Totally enclosed lifeboats shall comply with the requirements of regulation 17 and, in addition, shall comply with the requirements of this regulation.

vi) il doit être possible de marcher à l'aviron.

### 3. Chavirement et redressement

a) Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue pour maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.

b) La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec des ceintures de sécurité.

### 4. Propulsion

a) Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

b) Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement et être facilement remis en marche après que l'embarcation s'est redressée et qu'elle ne contient plus d'eau. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

c) Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduite pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

### 5. Construction et défenses

a) Nonobstant les dispositions de la règle 17 1 f), la construction et les défenses des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres par seconde.

b) L'embarcation de sauvetage doit être à autovidange automatique.

## Règle 19

### *Embarcations de sauvetage complètement fermées*

1. Les embarcations de sauvetage complètement fermées doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

## 2. Enclosure

Every totally enclosed lifeboat shall be provided with a rigid watertight enclosure which completely encloses the lifeboat.

The enclosure shall be so arranged that:

- (i) it protects the occupants against heat and cold;
- (ii) access to the lifeboat is provided by hatches which can be closed to make the lifeboat watertight;
- (iii) hatches are positioned so as to allow launching and recovery operations to be performed without any occupant having to leave the enclosure;
- (iv) access hatches are capable of being opened and closed from both inside and outside and are equipped with means to hold them securely in open positions;
- (v) it is possible to row the lifeboat;
- (vi) it is capable, when the lifeboat is in the capsized position with the hatches closed and without significant leakage, of supporting the entire mass of the lifeboat, including all equipment, machinery and its full complement of persons;
- (vii) it includes windows or translucent panels on both sides which admit sufficient daylight to the inside of the lifeboat with the hatches closed to make artificial light unnecessary;
- (viii) its exterior is of a highly visible colour and its interior of a colour which does not cause discomfort to the occupants;
- (ix) handrails provide a secure handhold for persons moving about the exterior of the lifeboat, and aid embarkation and disembarkation;
- (x) persons have access to their seats from an entrance without having to climb over thwarts or other obstructions;
- (xi) the occupants are protected from the effects of dangerous subatmospheric pressures which might be created by the lifeboat's engine.

## 3. Capsizing and re-righting

- a) A safety belt shall be fitted at each indicated seating position.

The safety belt shall be designed to hold a person of a mass of 100 kilograms securely in place when the lifeboat is in a capsized position.

## 2. Habitacle

Toute embarcation de sauvetage complètement fermée doit être munie d'un habitacle rigide étanche à l'eau qui ferme complètement l'embarcation.

L'habitacle doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) il doit protéger les occupants de la chaleur et du froid;
- ii) l'accès à l'embarcation de sauvetage doit se faire par le moyen d'écouilles qui puissent être fermées pour rendre l'embarcation étanche à l'eau;
- iii) les écouilles doivent être placées de façon à permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle;
- iv) les écouilles d'accès doivent pouvoir être ouvertes et fermées tant de l'intérieur que de l'extérieur et doivent être munies d'un dispositif permettant de les maintenir solidement en position ouverte;
- v) il doit être possible de marcher à l'aviron;
- vi) l'habitacle doit pouvoir supporter la masse totale de l'embarcation de sauvetage, y compris la totalité de l'armement et des machines et le plein chargement en personnes, lorsque l'embarcation se trouve en position renversée et que les écouilles sont fermées, sans qu'il y ait infiltration importante d'eau;
- vii) l'habitacle doit comporter des fenêtres et des panneaux transparents sur les côtés, qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les écouilles sont fermées;
- viii) l'extérieur de l'habitacle doit être d'une couleur très visible et son intérieur d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;
- ix) l'habitacle doit être muni de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage et qui facilitent l'embarquement et le débarquement;
- x) les personnes doivent pouvoir accéder à leur siège à partir d'une entrée sans avoir à enjamber un banc de nage ou d'autres obstacles;
- xi) les occupants doivent être protégés contre les effets des dépressions dangereuses susceptibles d'être provoquées par le moteur de l'embarcation de sauvetage.

## 3. Chavirement et redressement

a) Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée.

La ceinture de sécurité doit être conçue de manière à maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.

b) The stability of the lifeboat shall be such that it is inherently or automatically self-righting when loaded with its full or a partial complement of persons and equipment and all entrances and openings are closed watertight and the persons are secured with safety belts.

c) The lifeboat shall be capable of supporting its full complement of persons and equipment when the lifeboat is in the damaged condition prescribed in regulation 17 1a) and its stability shall be such that, in the event of capsizing, it will automatically attain a position that will provide an above-water escape for its occupants.

d) The design of all engine exhaust pipes, air ducts and other openings shall be such that water is excluded from the engine when the lifeboat capsizes and re-rights.

#### 4. Propulsion

a) The engine and transmission shall be controlled from the helmsman's position.

b) The engine and engine installation shall be capable of running in any position during capsize and continue to run after the lifeboat returns to the upright or shall automatically stop on capsizing and be easily restarted after the lifeboat returns to the upright. The design of the fuel and lubricating systems shall prevent the loss of fuel and the loss of more than 250 millilitres of lubricating oil from the engine during capsize.

c) Air cooled engines shall have a duct system to take in cooling air from, and exhaust it to, the outside of the lifeboat. Manually operated dampers shall be provided to enable cooling air to be taken in from, and exhausted to, the interior of the lifeboat.

#### 5. Construction and fendering

Notwithstanding regulation 17 1f), a totally enclosed lifeboat shall be so constructed and fendered as to ensure that the lifeboat renders protection against harmful accelerations resulting from an impact of the lifeboat, when loaded with its full complement of persons and equipment, against the vessel's side at an impact velocity of not less than 3.5 metres per second.

#### 6. Free-fall lifeboats

A lifeboat arranged for free-fall launching shall be so constructed that it is capable of rendering protection against harmful accelerations resulting from being launched, when loaded with its full complement of persons and equipment, from at least the maximum height at which it is



b) La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement, lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement, que toutes les entrées et les ouvertures sont hermétiquement fermées et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec les ceintures de sécurité.

c) L'embarcation de sauvetage doit pouvoir soutenir son plein chargement en personnes et en armement lorsqu'elle est endommagée de la manière prescrite à la règle 17 1 a) et elle doit avoir une stabilité telle qu'en cas de chavirement, elle se remet automatiquement dans une position laissant à ses occupants une issue au-dessus de l'eau.

d) Tous les tuyaux d'échappement du moteur, les conduits d'air et les autres ouvertures doivent être conçus de manière à empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur du moteur lorsque l'embarcation de sauvetage chavire et se redresse.

#### 4. Propulsion

a) Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

b) Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement au moment du chavirement et être facilement remis en marche lorsque l'embarcation se redresse. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

c) Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduites pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

#### 5. Construction et défenses

Nonobstant les dispositions de la règle 17 1 d), la construction et les défenses d'une embarcation de sauvetage complètement fermée doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres par seconde.

#### 6. Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre

Une embarcation de sauvetage conçue pour être mise à l'eau en chute libre doit être construite de façon à assurer une protection contre les accélérations dangereuses résultant de sa mise à l'eau, avec son plein chargement en personnes et en armement, depuis au moins la hauteur

designed to be stowed above the waterline with the vessel in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of trim of up to 10 degrees and with the vessel listed not less than 20 degrees either way.

#### Regulation 20

##### *General requirements for liferafts*

###### 1. Construction of liferafts

a) Every liferaft shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure for 30 days afloat in all sea conditions.

b) The liferaft shall be so constructed that when it is dropped into the water from a height of 18 metres, the liferaft and its equipment will operate satisfactorily. If the liferaft is to be stowed at a height of more than 18 metres above the waterline in the lightest seagoing condition, it shall be of a type which has been satisfactorily drop-tested from at least that height.

c) The floating liferaft shall be capable of withstanding repeated jumps on to it from a height of at least 4.5 metres above its floor both with and without the canopy erected.

d) The liferaft and its fittings shall be so constructed as to enable it to be towed at a speed of 3 knots in calm water when loaded with its full complement of persons and equipment and with one of its sea-anchors streamed.

e) The liferaft shall have a canopy to protect the occupants from exposure which is automatically set in place when the liferaft is launched and waterborne. The canopy shall comply with the following:

(i) it shall provide insulation against heat and cold by means of either two layers of material separated by an air gap or other equally efficient means. Means shall be provided to prevent accumulation of water in the air gap;

(ii) its interior shall be of a colour that does not cause discomfort to the occupants;

(iii) each entrance shall be clearly indicated and be provided with efficient adjustable closing arrangements which can be easily and quickly opened from inside and outside the liferaft so as to permit ventilation but exclude seawater, wind and cold.

Liferafts accommodating more than eight persons shall have at least two diametrically opposite entrances;

maximale à laquelle il est prévu qu'elle sera arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée pour une assiette défavorable allant jusqu'à 10 degrés et une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre.

#### Règle 20

##### *Prescriptions générales applicables aux radeaux de sauvetage*

###### 1. Construction des radeaux de sauvetage

a) Tout radeau de sauvetage doit être construit de façon à pouvoir résister aux intempéries pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.

b) Le radeau de sauvetage doit être construit de façon telle que, lorsqu'il est lancé à la mer d'une hauteur de 18 mètres, le radeau et son équipement continuent de fonctionner de manière satisfaisante. S'il doit être arrimé à une hauteur de plus de 18 mètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, il doit être d'un type qui a subi avec succès un essai de chute d'une hauteur qui soit au moins égale à celle à laquelle il doit être arrimé.

c) Lorsqu'il flotte, le radeau de sauvetage doit pouvoir résister à des sauts répétés de personnes depuis une hauteur qui soit au moins égale à 4,5 mètres au-dessus de son plancher, que la tente soit ou non mise en place.

d) Le radeau de sauvetage et ses aménagements doivent être construits de manière que le radeau puisse être remorqué à une vitesse de 3 noeuds en eau calme lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, une de ses ancres flottantes étant mouillée.

e) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une tente destinée à protéger les occupants contre les intempéries, qui se mette automatiquement en position lorsque le radeau est mis à l'eau et flotte. Cette tente doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) elle doit assurer une isolation contre la chaleur et le froid au moyen de deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace. Des dispositions doivent être prises pour empêcher l'eau de s'accumuler dans la couche d'air;
- ii) son intérieur doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;
- iii) chaque entrée doit être clairement indiquée et munie de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts à partir de l'intérieur et de l'extérieur du radeau de sauvetage afin de permettre la ventilation mais d'empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer. Les radeaux de sauvetage qui sont autorisés à recevoir plus de huit personnes doivent comporter au moins deux entrées diamétralement opposées;

- (iv) it shall admit sufficient air for the occupants at all times, even with the entrances closed;
- (v) it shall be provided with at least one viewing port;
- (vi) it shall be provided with means for collecting rainwater;
- (vii) it shall have sufficient headroom for sitting occupants under all parts of the canopy.

2. Minimum carrying capacity and mass of liferafts

a) No liferaft shall be approved which has a carrying capacity of less than six persons calculated in accordance with the requirements of regulation 21(3) or 22(3) as appropriate.

b) Unless the liferaft is to be launched by an approved launching appliance complying with the requirements of regulation 32 and is not required to be portable, the total mass of the liferaft, its container and its equipment shall not be more than 185 kilograms.

3. Liferaft fittings

a) Lifelines shall be securely becketed around the inside and outside of the liferaft.

b) The liferaft shall be fitted with an efficient painter of length equal to not less than twice the distance from the stowed position to the waterline in the lightest seagoing condition or 15 metres whichever is the greater.

4. Davit-launched liferafts

a) In addition to the above requirements, a liferaft for use with an approved launching appliance shall:

(i) when the liferaft is loaded with its full complement of persons and equipment, be capable of withstanding a lateral impact against the vessel's side at an impact velocity of not less than 3.5 metres per second and also a drop into the water from a height of not less than 3 metres without damage that will affect its function;

(ii) be provided with means for bringing the liferaft alongside the embarkation deck and holding it securely during embarkation.

b) Every davit-launched liferaft shall be so arranged that it can be boarded by its full complement of persons in not more than 3 minutes from the time the instruction to board is given.

5. Equipment

a) The normal equipment of every liferaft shall consist of:

(i) one buoyant rescue quoit, attached to not less than 30 metres of buoyant line;

(ii) one knife of the non-folding type having a buoyant handle and

- iv) la tente doit à tout moment laisser entrer suffisamment d'air pour les occupants, même si les entrées sont fermées;
  - v) elle doit être munie d'un hublot d'observation au moins;
  - vi) elle doit être munie d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;
  - vii) elle doit être partout d'une hauteur suffisante pour abriter les occupants en position assise.
2. Capacité minimale de transport et masse des radeaux de sauvetage
- a) Un radeau de sauvetage ne doit pas être approuvé si sa capacité de transport, calculée conformément aux prescriptions de la règle 21(3) ou de la règle 22(3), selon le cas, est inférieure à six personnes.
  - b) Sauf dans le cas des radeaux de sauvetage qui sont destinés à être mis à l'eau au moyen d'un dispositif approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 32 et qui ne sont pas tenus d'être portatifs, la masse totale du radeau, de son enveloppe et de son armement ne doit pas dépasser 185 kilogrammes.
3. Accessoires des radeaux de sauvetage
- a) Des filières en guirlande doivent être solidement fixées à l'intérieur et à l'extérieur du radeau de sauvetage.
  - b) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure.
4. Radeaux de sauvetage sous bossoirs
- a) Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais aussi:
    - i) lorsque le radeau de sauvetage a son plein chargement en personnes et en armement, pouvoir résister à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres par seconde ainsi qu'à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins sans subir de dommages qui compromettent son fonctionnement;
    - ii) être doté d'un moyen qui permette d'amener le radeau de sauvetage le long du pont d'embarquement et de l'y maintenir de façon sûre pendant l'embarquement.
  - b) Tous les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent être disposés de telle sorte qu'ils puissent recevoir leur plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné.
5. Armement
- a) L'armement normal de chaque radeau de sauvetage doit être le suivant:
    - i) une bouée de sauvetage flottante attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;
    - ii) un couteau à lame fixe avec une poignée flottante munie d'une

lanyard attached and stowed in a pocket on the exterior of the canopy near the point at which the painter is attached to the liferaft. In addition, a liferaft which is permitted to accommodate 13 persons or more shall be provided with a second knife which need not be of the non-folding type;

- (iii) for a liferaft which is permitted to accommodate not more than 12 persons, one buoyant bailer. For a liferaft which is permitted to accommodate 13 persons or more, two buoyant bailers;
- (iv) two sponges;
- (v) two sea-anchors each with a shock-resistant hawser and tripping line, one being spare and the other permanently attached to the liferaft in such a way that when the liferaft inflates or is waterborne it will cause the liferaft to lie oriented to the wind in the most stable manner. The strength of each sea-anchor and its hawser and tripping line shall be adequate for all sea conditions. The sea-anchors shall be fitted with a swivel at each end of the line and shall be of a type which is unlikely to turn inside-out between its shroud lines;
- (vi) two buoyant paddles;
- (vii) three tin-openers; safety knives containing special tin-opener blades are satisfactory for this requirement;
- (viii) one first-aid outfit in a waterproof case capable of being closed tightly after use;
- (ix) one whistle or equivalent sound signal;
- (x) four rocket parachute flares complying with the requirements of regulation 29;
- (xi) six hand flares complying with the requirements of regulation 30;
- (xii) two buoyant smoke signals complying with the requirements of regulation 31;
- (xiii) one waterproof electric torch suitable for Morse signalling together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;
- (xiv) an efficient radar reflector, unless a survival craft radar transponder is stowed in the liferaft;
- (xv) one daylight signalling mirror with instructions on its use for signalling to ships and aircraft;
- (xvi) one copy of the life-saving signals referred to in regulation V/16 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, on a waterproof card or in a waterproof container;
- (xvii) one set of fishing tackle;

- aiguillette et arrimé dans une poche à l'extérieur de la tente, près de l'endroit où la bosse est attachée au radeau de sauvetage. En outre, un radeau autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13 doit être muni d'un deuxième couteau qui ne doit pas nécessairement être à lame fixe;
- iii) pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes inférieur ou égal à 12: une écope flottante; pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13: deux écopas flottantes;
  - iv) deux éponges;
  - v) deux ancres flottantes munies chacune d'une aussière et d'une ligne de déclenchement résistantes aux chocs, dont une de rechange et une attachée en permanence au radeau de façon à maintenir le radeau face au vent et dans une position aussi stable que possible lorsque celui-ci se gonfle ou est à l'eau. La résistance de chaque ancre flottante, de son aussière et de sa ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer. Les ancres flottantes doivent être équipées d'un émerillon à chaque extrémité de la ligne et être d'un type qui ne risque pas de se prendre dans ses filins;
  - vi) deux pagaies flottantes;
  - vii) trois ouvre-boîtes (les couteaux de sûreté munis d'une lame ouvre-boîtes spéciale satisfont à cette prescription);
  - viii) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;
  - ix) un sifflet ou un signal sonore équivalent;
  - x) quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29;
  - xi) six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 30;
  - xii) deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 31;
  - xiii) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;
  - xiv) un réflecteur radar efficace, à moins qu'un répondeur radar pour embarcations et radeaux de sauvetage soit installé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage;
  - xv) un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs;
  - xvi) un exemplaire des signaux de sauvetage visés à la règle V/16 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau;
  - xvii) un jeu d'engins de pêche;

- (xviii) a food ration totalling not less than 10,000 kilojoules for each person the liferaft is permitted to accommodate; these rations shall be kept in airtight packaging and be stowed in a watertight container;
- (xix) watertight receptacles containing a total of 1.5 litres of fresh water for each person the liferaft is permitted to accommodate, of which 0.5 litres per person may be replaced by a de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water in 2 days;
- (xx) one rustproof graduated drinking vessel;
- (xxi) six doses of anti-seasickness medicine and one seasickness bag for each person the liferaft is permitted to accommodate;
- (xxii) instructions on how to survive;
- (xxiii) instructions for immediate action;
- (xxiv) thermal protective aids complying with the requirements of regulation 26 sufficient for 10 per cent of the number of persons the liferaft is permitted to accommodate or two, whichever is the greater.
  - b) The marking required by regulations 21 7c(v) and 22 7(vii) on liferafts equipped in accordance with subparagraph a) shall be "SOLAS A PACK" in block capitals of the Roman alphabet.
  - c) Where appropriate the equipment shall be stowed in a container which, if it is not an integral part of, or permanently attached to, the liferaft, shall be stowed and secured inside the liferaft and be capable of floating in water for at least 30 minutes without damage to its contents.

#### 6. Float-free arrangements for liferafts

##### a) Painter system

The liferaft painter system shall provide a connection between the vessel and the liferaft and shall be so arranged as to ensure that the liferaft when released and, in the case of an inflatable liferaft, inflated is not dragged under by the sinking vessel.

##### b) Weak link

If a weak link is used in the float-free arrangements, it shall:

- (i) not be broken by the force required to pull the painter from the liferaft container;
- (ii) if applicable, be of sufficient strength to permit the inflation of the liferaft;
- (iii) break under a strain of  $2.2 \pm 0.4$  kilonewtons.



- xviii) une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air et être placées dans un récipient étanche à l'eau;
- xix) des récipients étanches à l'eau, contenant un total d'un litre et demi d'eau douce pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, dont un demi-litre par personne peut être remplacé par un désalinisateur capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours;
- xx) une timbale inoxydable graduée;
- xxi) six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir;
- xxii) des instructions relatives à la survie;
- xxiii) des instructions sur les mesures immédiates à prendre;
- xxiv) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 pour cent des personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

b) L'inscription prescrite aux règles 21 7 c) v) et 22 7 vii) sur les radeaux de sauvetage munis de l'armement prévu à l'alinéa a) doit être «ARMEMENT A SOLAS» (en majuscules imprimées en caractères romains).

c) Dans les cas appropriés, le matériel d'armement doit être arrimé dans une enveloppe qui, si elle ne fait pas partie intégrante du radeau de sauvetage ou si elle ne lui est pas attachée à demeure, doit être arrimée et assujettie à l'intérieur du radeau de sauvetage et pouvoir flotter sur l'eau pendant 30 minutes au moins sans que son contenu soit endommagé.

6. Dispositifs permettant aux radeaux de sauvetage de surnager librement

a) Bosse et accessoires

La bosse d'un radeau de sauvetage et ses accessoires doivent attacher le radeau au navire et être installés de telle façon que le radeau de sauvetage, lorsqu'il est libéré et, dans le cas d'un radeau gonflable, gonflé, ne soit pas entraîné sous l'eau par le navire qui coule.

b) Maillon de rupture

Si un maillon de rupture fait partie du dispositif permettant au radeau de surnager librement:

- i) il ne doit pas se rompre sous l'effet de la force requise pour sortir la bosse de l'enveloppe du radeau de sauvetage;
- ii) il doit avoir, le cas échéant, une résistance suffisante pour permettre le gonflage du radeau de sauvetage;
- iii) il doit se rompre sous l'effet d'une force de  $2,2 \pm 0,4$  kilonewtons.

c) Hydrostatic release units

If a hydrostatic release unit is used in the float-free arrangements, it shall:

- (i) be constructed of compatible materials so as to prevent malfunction of the unit. Galvanizing or other forms of metallic coating on parts of the hydrostatic release unit shall not be accepted;
- (ii) automatically release the liferaft at a depth of not more than 4 metres;
- (iii) have drains to prevent the accumulation of water in the hydrostatic chamber when the unit is in its normal position;
- (iv) be so constructed as to prevent release when seas wash over the unit;
- (v) be permanently marked on its exterior with its type and serial number;
- (vi) be provided with a document or identification plate stating the date of manufacture, type and serial number;
- (vii) be such that each part connected to the painter system has a strength of not less than that required for the painter;
- (viii) if disposable, have instructions for determining the date of expiry and means for marking the date on the unit.

Regulation 21

*Inflatable liferafts*

1. Inflatable liferafts shall comply with the requirements of regulation 20 and, in addition, shall comply with the requirements of this regulation.

2. Construction of inflatable liferafts

a) The main buoyancy chamber shall be divided into not less than two separate compartments, each inflated through a nonreturn inflation valve on each compartment. The buoyancy chambers shall be so arranged that, in the event of any one of the compartments being damaged or failing to inflate, the intact compartments shall be able to support, with positive freeboard over the liferaft's entire periphery, the number of persons which the liferaft is permitted to accommodate, each having a mass of 75 kilograms and seated in their normal positions.

b) The floor of the liferaft shall be waterproof and shall be capable of being sufficiently insulated against cold either:

- (i) by means of one or more compartments that the occupants can inflate, or which inflate automatically and can be deflated and reinflated by the occupants; or

c) Dispositifs de largage hydrostatique

Si les dispositifs permettant au radeau de sauvetage de surnager librement comportent un dispositif de largage hydrostatique, celui-ci doit:

- i) être construit en matériaux compatibles de manière à empêcher que son fonctionnement ne soit perturbé. Il ne doit pas être permis de galvaniser ou de recouvrir de tout autre revêtement métallique les éléments du dispositif de largage hydrostatique;
- ii) larguer automatiquement le radeau de sauvetage à une profondeur qui ne dépasse pas 4 mètres;
- iii) être pourvu de moyens d'évacuation qui permettent d'éviter toute accumulation d'eau dans la chambre hydrostatique lorsque le dispositif est en position normale;
- iv) être construit de telle sorte qu'il ne puisse être libéré lorsqu'il est balayé par les vagues;
- v) porter à l'extérieur une inscription indélébile indiquant son type et son numéro de série;
- vi) être accompagné d'un document ou d'une plaque d'identification indiquant la date de fabrication, le type et le numéro de série;
- vii) être conçu de telle sorte que chaque accessoire relié à la bosse ait une résistance au moins égale à celle qui est prescrite pour la bosse;
- viii) s'il n'est pas réutilisable, comporter des indications permettant de déterminer la date d'expiration et un moyen permettant d'inscrire cette date sur le dispositif.

Règle 21

*Radeaux de sauvetage gonflables*

1. Les radeaux de sauvetage gonflables doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 20 et également aux prescriptions de la présente règle.

2. Construction des radeaux de sauvetage gonflables

a) La chambre à air principale doit être divisée en au moins deux compartiments séparés, munis chacun d'un clapet de non-retour pour le gonflage. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que si l'un quelconque des compartiments est endommagé ou ne se gonfle pas, le franc-bord restant positif sur toute la périphérie du radeau de sauvetage, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ces personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes et étant assises en position normale.

b) Le plancher du radeau de sauvetage doit être imperméable à l'eau et pouvoir être suffisamment isolé contre le froid:

- i) soit au moyen d'une ou de plusieurs chambres que les occupants peuvent gonfler ou qui se gonflent automatiquement et qui peuvent être dégonflées et regonflées par les occupants;

(ii) by other equally efficient means not dependent on inflation.

c) The liferaft shall be inflated with a non-toxic gas. Inflation shall be completed within a period of 1 minute at an ambient temperature of between 18 degrees celsius and 20 degrees celsius and within a period of 3 minutes at an ambient temperature of -30 degrees celsius. After inflation the liferaft shall maintain its form when loaded with its full complement of persons and equipment.

d) Each inflatable compartment shall be capable of withstanding a pressure equal to at least 3 times the working pressure and shall be prevented from reaching a pressure exceeding twice the working pressure either by means of relief valves or by a limited gas supply. Means shall be provided for fitting the topping-up pump or bellows required by paragraph 10a)(ii) so that the working pressure can be maintained.

### 3. Carrying capacity of inflatable liferafts

The number of persons which a liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to the lesser of:

- (i) the greatest whole number obtained by dividing by 0.096 the volume, measured in cubic metres, of the main buoyancy tubes (which for this purpose shall include neither the arches nor the thwarts, if fitted) when inflated; or
- (ii) the greatest whole number obtained by dividing by 0.372 the inner horizontal cross-sectional area of the liferaft measured in square metres (which for this purpose may include the thwart or thwarts, if fitted) measured to the innermost edge of the buoyancy tubes; or
- (iii) the number of persons having an average mass of 75 kilograms all wearing lifejackets, that can be seated with sufficient comfort and headroom without interfering with the operation of any of the liferaft's equipment.

### 4. Access into inflatable liferafts

a) At least one entrance shall be fitted with a semi-rigid boarding ramp to enable persons to board the liferaft from the sea so arranged as to prevent significant deflation of the liferaft if the ramp is damaged. In the case of a davit-launched liferaft having more than one entrance, the boarding ramp shall be fitted at the entrance opposite the bowsing lines and embarkation facilities.

b) Entrances not provided with a boarding ramp shall have a boarding ladder, the lowest step of which shall be situated not less than 0.4 metres below the liferaft's light waterline.

- ii) soit par tout autre moyen aussi efficace ne nécessitant pas de gonflage.
- c) Le radeau de sauvetage doit être gonflé au moyen d'un gaz non toxique. Le gonflage doit pouvoir se faire dans un délai de une minute lorsque la température ambiante est comprise entre 18 degrés Celsius et 20 degrés Celsius et dans un délai de 3 minutes lorsque la température ambiante est de moins 30 degrés Celsius. Une fois gonflé, le radeau de sauvetage doit garder sa forme lorsqu'il a son chargement complet en personnes et en armement.
- d) Chaque chambre gonflable doit pouvoir résister à une pression égale à trois fois au moins la pression de service; il faut éviter, au moyen de soupapes de sûreté ou en limitant l'alimentation en gaz, que la pression de la chambre ne dépasse une valeur correspondant à deux fois la pression de service. Des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en place de la pompe ou du soufflet de remplissage prescrit au paragraphe 10a) ii) afin de maintenir la pression de service.

### 3. Capacité de transport des radeaux de sauvetage gonflables

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après:

- i) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes des chambres à air principales (qui, à cet effet, ne doivent comprendre ni les arches ni les bancs de nage, s'il en existe), lorsqu'elles sont gonflées;
- ii) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale interne du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés (qui, à cet effet, peut comprendre le ou les bancs de nage, s'il en existe), cette section étant mesurée au bord intérieur des chambres à air; ou
- iii) le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

### 4. Accès aux radeaux de sauvetage gonflables

a) Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès semi-rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer et fixée de manière que le radeau ne se dégonfle pas sensiblement si la rampe est endommagée. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux rapprocheurs et aux installations d'embarquement.

b) Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.

c) There shall be means inside the liferaft to assist persons to pull themselves into the liferaft from the ladder.

5. Stability of inflatable liferafts

a) Every inflatable liferaft shall be so constructed that, when fully inflated and floating with the canopy uppermost, it is stable in a seaway.

b) The stability of the liferaft when in the inverted position shall be such that it can be righted in a seaway and in calm water by one person.

c) The stability of the liferaft when loaded with its full complement of persons and equipment shall be such that it can be towed at speeds of up to 3 knots in calm water.

6. Inflatable liferaft fittings

a) The breaking strength of the painter system including its means of attachment to the liferaft, except the weak link required by regulation 20 6b), shall be not less than 10.0 kilonewtons for a liferaft permitted to accommodate nine persons or more, and not less than 7.5 kilonewtons for any other liferaft.

The liferaft shall be capable of being inflated by one person.

b) A manually controlled lamp visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles for a period of not less than 12 hours shall be fitted to the top of the liferaft canopy. If it is a flashing light it shall flash at a rate of not less than 50 flashes per minute for the first 2 hours of operation of the 12 hours operating period. The lamp shall be powered by a sea-activated cell or a dry chemical cell and shall light automatically when the liferaft inflates. The cell shall be of a type that does not deteriorate due to damp or humidity in the stowed liferaft.

c) A manually controlled lamp shall be fitted inside the liferaft capable of continuous operation for a period of at least 12 hours.

It shall light automatically when the liferaft inflates and be of sufficient intensity to enable reading of survival and equipment instructions.

7. Containers for inflatable liferafts

a) The liferaft shall be packed in a container that is:

(i) so constructed as to withstand hard wear under conditions encountered at sea;

(ii) of sufficient inherent buoyancy, when packed with the liferaft and its equipment, to pull the painter from within and to operate the

c) Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

#### 5. Stabilité des radeaux de sauvetage gonflables

a) Chaque radeau de sauvetage gonflable doit être construit de façon telle qu'entièrement gonflé et flottant à l'endroit avec la tente dressée, il soit stable sur houle.

b) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il est à l'envers, il puisse être redressé sur houle et en eau calme par une seule personne.

c) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 noeuds en eau calme.

#### 6. Accessoires des radeaux de sauvetage gonflables

a) La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau de sauvetage mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 20 6 b), ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux de sauvetage autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux.

Le radeau de sauvetage doit pouvoir être gonflé par une seule personne.

b) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

c) On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures.

Elle doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle, et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

#### 7. Enveloppes des radeaux de sauvetage gonflables

a) Le radeau de sauvetage doit être emballé dans une enveloppe:

- i) qui soit capable de résister aux conditions rigoureuses d'utilisation rencontrées en mer;
- ii) qui ait une flottabilité propre suffisante quand elle contient le radeau de sauvetage et son armement pour permettre le dégagement

inflation mechanism should the vessel sink;

(iii) as far as practicable watertight, except for drain holes in the container bottom.

b) The liferaft shall be packed in its container in such a way as to ensure, as far as possible, that the waterborne liferaft inflates in an upright position on breaking free from its container.

c) The container shall be marked with:

- (i) maker's name or trade mark;
- (ii) serial number;
- (iii) name of approving authority and the number of persons it is permitted to carry;
- (iv) SFV;
- (v) type of emergency pack enclosed;
- (vi) date when last serviced;
- (vii) length of painter;
- (viii) maximum permitted height of stowage above waterline (depending on drop-test height and length of painter);

(ix) launching instructions.

#### 8. Markings on inflatable liferafts

The liferaft shall be marked with:

- (i) maker's name or trade mark;
  - (ii) serial number;
  - (iii) date of manufacture (month and year);
  - (iv) name of approving authority;
  - (v) name and place of servicing station where it was last serviced;
- (vi) number of persons it is permitted to accommodate over each entrance in characters not less than 100 millimetres in height of a colour contrasting with that of the liferaft.

#### 9. Davit-launched inflatable liferafts

a) In addition to complying with the above requirements, a liferaft for use with an approved launching appliance shall, when suspended from its lifting hook or bridle, withstand a load of:

- (i) 4 times the mass of its full complement of persons and equipment, at an ambient temperature and a stabilized liferaft temperature of  $20 \pm 3$  degrees celsius with all relief valves inoperative; and
- (ii) 1.1 times the mass of its full complement of persons and equipment at an ambient temperature and a stabilized liferaft temperature of  $-30$  degrees celsius with all relief valves operative.



- de la bosse et le déclenchement du mécanisme de gonflage si le navire coule;
- iii) qui soit étanche à l'eau dans la mesure du possible, tout en étant munie de trous d'évacuation sur sa face inférieure.
  - b) Le radeau de sauvetage doit être emballé dans son enveloppe de manière telle que, dans la mesure du possible, il se gonfle en position droite lorsqu'il se sépare de son enveloppe dans l'eau.
  - c) L'enveloppe doit porter les indications suivantes:
    - i) nom du constructeur ou marque de fabrique;
    - ii) numéro de série;
    - iii) nom de l'autorité ayant donné son approbation et nombre de personnes qui peuvent être transportées;
    - iv) SFV;
    - v) type de rations de secours transportées;
    - vi) date de la dernière révision;
    - vii) longueur de la bosse;
    - viii) hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (cette hauteur dépend de la hauteur de l'essai de chute et de la longueur de la bosse);
    - ix) instructions pour la mise à l'eau.

#### 8. Inscriptions sur les radeaux de sauvetage gonflables

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes:

- i) nom du constructeur ou marque de fabrique;
- ii) numéro de série;
- iii) date de fabrication (mois et année);
- iv) nom de l'autorité ayant donné son approbation;
- v) nom et lieu de la station d'entretien où la dernière révision a eu lieu;
- vi) nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir; cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres.

#### 9. Radeaux de sauvetage gonflables sous bossoirs

a) Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à:

- i) quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de  $20 \pm 3$  degrés Celsius, aucune des soupapes de sûreté ne fonctionnant; et
- ii) 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de moins 30 degrés Celsius, toutes les soupapes de sûreté fonctionnant.

b) Rigid containers for liferafts to be launched by a launching appliance shall be so secured that the container or parts of it are prevented from falling into the sea during and after inflation and launching of the contained liferaft.

10. Additional equipment for inflatable liferafts

a) In addition to the equipment required by regulation 20(5), every inflatable liferaft shall be provided with:

(i) one repair outfit for repairing punctures in buoyancy compartments;

(ii) one topping-up pump or bellows.

b) The knives required by regulation 20 5a(ii) shall be safety knives.

Regulation 22

*Rigid liferafts*

1. Rigid liferafts shall comply with the requirements of regulation 20 and, in addition, shall comply with the requirements of this regulation.

2. Construction of rigid liferafts

a) The buoyancy of the liferaft shall be provided by approved inherently buoyant material placed as near as possible to the periphery of the liferaft. The buoyant material shall be fire-retardant or be protected by a fire-retardant covering.

b) The floor of the liferaft shall prevent the ingress of water and shall effectively support the occupants out of the water and insulate them from cold.

3. Carrying capacity of rigid liferafts

The number of persons which a liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to the lesser of:

(i) the greatest whole number obtained by dividing by 0.096 the volume, measured in cubic metres, of the buoyancy material multiplied by a factor of 1 minus the specific gravity of that material; or

(ii) the greatest whole number obtained by dividing by 0.372 the horizontal cross-sectional area of the floor of the liferaft measured in square metres; or

(iii) the number of persons having an average mass of 75 kilograms all wearing lifejackets, that can be seated with sufficient comfort and headroom without interfering with the operation of any of the liferaft's equipment.

b) Les enveloppes rigides des radeaux de sauvetage qui sont mis à l'eau au moyen d'un dispositif approprié doivent être attachées de façon que ni l'enveloppe ni des sections de celle-ci ne puissent tomber à l'eau pendant et après le gonflage et la mise à l'eau du radeau de sauvetage contenu dans l'enveloppe.

10. Armement complémentaire des radeaux de sauvetage gonflables

a) En sus de l'armement prescrit à la règle 20(5), chaque radeau de sauvetage gonflable doit avoir:

- i) une trousse d'outils pour réparer les crevaisons des chambres à air;
- ii) une pompe ou un soufflet de remplissage.

b) Les couteaux prescrits à la règle 20 5 a) xii) doivent être des couteaux de sûreté.

## Règle 22

### *Radeaux de sauvetage rigides*

1. Les radeaux de sauvetage rigides doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 20 et également aux prescriptions de la présente règle.

2. Construction des radeaux de sauvetage rigides

a) La flottabilité du radeau de sauvetage doit être assurée par des matériaux approuvés et ayant une flottabilité propre, placés aussi près que possible de la périphérie du radeau. Ces matériaux flottants doivent être d'un type retardant le feu ou être protégés par un revêtement retardant le feu.

b) Le plancher du radeau de sauvetage doit empêcher l'entrée de l'eau et doit maintenir effectivement les occupants hors de l'eau et les protéger du froid.

3. Capacité de transport des radeaux de sauvetage rigides

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après:

- i) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes du matériau assurant la flottabilité multiplié par un coefficient de un moins la densité de ce matériau;
- ii) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale du plancher du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés; ou
- iii) le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

#### 4. Access into rigid liferafts

a) At least one entrance shall be fitted with a rigid boarding ramp to enable persons to board the liferaft from the sea. In the case of a davit-launched liferaft having more than one entrance, the boarding ramp shall be fitted at the entrance opposite to the bowing and embarkation facilities.

b) Entrances not provided with a boarding ramp shall have a boarding ladder, the lowest step of which shall be situated not less than 0.4 metres below the liferaft's light waterline.

c) There shall be means inside the liferaft to assist persons to pull themselves into the liferaft from the ladder.

#### 5. Stability of rigid liferafts

a) Unless the liferaft is capable of operating safely whichever way up it is floating, its strength and stability shall be such that it is either self-righting or can be readily righted in a seaway and in calm water by one person.

b) The stability of the liferaft when loaded with its full complement of persons and equipment shall be such that it can be towed at speeds of up to 3 knots in calm water.

#### 6. Rigid liferaft fittings

a) The liferaft shall be fitted with an efficient painter. The breaking strength of the painter system, including its means of attachment to the liferaft, except the weak link required by regulation 20 6b), shall be not less than 10.0 kilonewtons for liferafts permitted to accommodate nine persons or more, and not less than 7.5 kilonewtons for any other liferaft;

b) A manually controlled lamp visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles for a period of not less than 12 hours shall be fitted to the top of the liferaft canopy. If the light is a flashing light it shall flash at a rate of not less than 50 flashes per minute for the first 2 hours of operation of the 12 hours operating period. The lamp shall be powered by a sea-activated cell or a dry chemical cell and shall light automatically when the liferaft canopy is set in place. The cell shall be of a type that does not deteriorate due to damp or humidity in the stowed liferaft.

c) A manually controlled lamp shall be fitted inside the liferaft, capable of continuous operation for a period of at least 12 hours.

It shall light automatically when the canopy is set in place and be of sufficient intensity to enable reading of survival and equipment instructions.

#### 4. Accès aux radeaux de sauvetage rigides

a) Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux rapprocheurs et aux installations d'embarquement.

b) Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état léger.

c) Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

#### 5. Stabilité des radeaux de sauvetage rigides

a) A moins de pouvoir fonctionner en toute sécurité en flottant à l'endroit ou à l'envers, le radeau de sauvetage doit avoir une résistance et une stabilité suffisantes pour se redresser automatiquement ou pouvoir être redressé sur houle ou en eau calme par une seule personne.

b) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 noeuds en eau calme.

#### 6. Accessoires des radeaux de sauvetage rigides

a) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante. La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 20 6 b), ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux.

b) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement quand la tente du radeau de sauvetage se met en position. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

c) On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures.

Elle doit s'allumer automatiquement lorsque la tente du radeau de sauvetage se met en position et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

7. Markings on rigid liferafts

The liferafts shall be marked with:

- (i) name and port of registry of the vessel to which it belongs;
- (ii) maker's name or trade mark;
- (iii) serial number;
- (iv) name of approving authority;
- (v) number of persons it is permitted to accommodate over each entrance in characters not less than 100 millimetres in height of a colour contrasting with that of the liferaft;
- (vi) SFV;
- (vii) type of emergency pack enclosed;
- (viii) length of painter;
- (ix) maximum permitted height of stowage above waterline (drop-test height);
- (x) launching instructions.

8. Davit-launched rigid liferafts

In addition to the above requirements, a rigid liferaft for use with an approved launching appliance shall, when suspended from its lifting hook or bridle, withstand a load of 4 times the mass of its full complement of persons and equipment.

Regulation 23

*Rescue boats*

General requirements

- a) Except as provided by this regulation, all rescue boats shall comply with the requirements of regulations 17 (1) to 17 (7)(d) inclusive and 17(7)(f), 17(7)(g), 17(7)(i), 17(7) (1) and 17(9).
- b) Rescue boats may be either of rigid or inflated construction or a combination of both and shall:
  - (i) be not less than 3.8 metres and not more than 8.5 metres in length except where, owing to the size of the vessel, or for other reasons where the carriage of such boats is considered unreasonable or impracticable, the Administration may accept a rescue boat of a lesser length but not less than 3.3 metres;
  - (ii) be capable of carrying at least five seated persons and a person lying down or in the case of a rescue boat less than 3.8 metres in length, such lesser number as may be determined by the Administration.
- c) The number of persons which a boat shall be permitted to accommodate shall be determined by the Administration.
- d) Rescue boats which are a combination of rigid and inflated construction shall comply with the appropriate requirements of this regulation to the satisfaction of the Administration.

#### 7. Inscriptions sur les radeaux de sauvetage rigides

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes:

- i) nom et port d'immatriculation du navire auquel il appartient;
- ii) nom du constructeur ou marque de fabrique;
- iii) numéro de série;
- iv) nom de l'autorité ayant donné son approbation;
- v) nombre de personnes que le radeau est autorisé à recevoir. Cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres;
- vi) SFV;
- vii) type de rations de secours transportées;
- viii) longueur de la bosse;
- ix) hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (hauteur de l'essai de chute);
- x) instructions pour la mise à l'eau.

#### 8. Radeaux de sauvetage rigides sous bossoirs

Un radeau de sauvetage rigide destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement.

### Règle 23

#### *Canots de secours*

##### 1. Prescriptions générales

- a) Sauf disposition contraire de la présente règle, tous les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17(1) à 17(7) d) comprise et 17(7)f), 17(7)g), 17(7)i), 17(7)l) et 17(9).
- b) Les canots de secours peuvent être de type rigide, de type gonflé, ou peuvent combiner ces deux types; ils doivent:
  - i) ne pas avoir une longueur inférieure à 3,8 mètres ni une longueur supérieure à 8,5 mètres, exception faite des cas où, en raison des dimensions du navire ou pour d'autres raisons qui font que l'emploi de tels canots est jugé déraisonnable ou impossible en pratique, l'Administration peut accepter un canot de secours d'une longueur moindre, mais qui ne soit pas inférieure à 3,3 mètres;
  - ii) pouvoir transporter au moins cinq personnes assises et une personne allongée ou, dans le cas d'un canot de secours d'une longueur inférieure à 3,8 mètres, un nombre inférieur de personnes tel qu'établi par l'Administration.
- c) Le nombre de personnes qu'un canot est autorisé à recevoir est déterminé par l'Administration.
- d) Les canots de secours qui sont à la fois de type rigide et de type gonflé doivent être conformes aux prescriptions pertinentes de la présente règle d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

e) Unless the rescue boat has adequate sheer, it shall be provided with a bow cover extending for not less than 15 per cent of its length.

f) Rescue boats shall be capable of manoeuvring at speeds up to 6 knots and maintaining that speed for a period of at least 4 hours.

g) Rescue boats shall have sufficient mobility and manoeuvrability in a seaway to enable persons to be retrieved from the water, marshal liferafts and tow the largest liferaft carried on the vessel when loaded with its full complement of persons and equipment or its equivalent at a speed of at least 2 knots.

h) A rescue boat shall be fitted with an inboard engine or outboard motor. If it is fitted with an outboard motor, the rudder and tiller may form part of the engine.

Notwithstanding the requirements of regulation 17 6a), petrol-driven outboard engines with an approved fuel system may be fitted in rescue boats provided the fuel tanks are specially protected against fire and explosion.

i) Arrangements for towing shall be permanently fitted in rescue boats and shall be sufficiently strong to marshal or tow liferafts as required by paragraph 1g).

j) Rescue boats shall be fitted with weathertight stowage for small items of equipment.

## 2. Rescue boat equipment

a) All items of rescue boat equipment, with the exception of boat-hooks which shall be kept free for fending off purposes, shall be secured within the rescue boat by lashings, storage in lockers or compartments, storage in brackets or similar mounting arrangements, or other suitable means. The equipment shall be secured in such a manner as not to interfere with any launching or recovery procedures. All items of rescue boat equipment shall be as small and of as little mass as possible and shall be packed in suitable and compact form.

b) The normal equipment of every rescue boat shall consist of:

(i) sufficient buoyant oars or paddles to make headway in calm seas. Thole pins, crutches or equivalent arrangements shall be provided for each oar. Thole pins or crutches shall be attached to the boat by lanyards or chains;

(ii) a buoyant bailer;

(iii) a binnacle containing an efficient compass which is luminous or provided with suitable means of illumination;



e) A moins d'avoir une tonture suffisante, le canot de secours doit être muni à l'avant d'une tente qui recouvre au moins 15 pour cent de sa longueur.

f) Les canots de secours doivent pouvoir manoeuvrer à une vitesse quelconque allant jusqu'à 6 noeuds et maintenir cette vitesse pendant une période de 4 heures au moins.

g) Les canots de secours doivent avoir une mobilité et une manoeuvrabilité suffisantes sur houle pour permettre de repêcher des personnes dans l'eau, de rassembler les radeaux de sauvetage et de remorquer le radeau de sauvetage le plus grand que transporte le navire, avec son plein chargement en personnes et en armement, ou son équivalent à une vitesse de 2 noeuds au moins.

h) Un canot de secours doit être muni d'un moteur placé à l'intérieur ou d'un moteur hors-bord. S'il est équipé d'un moteur hors-bord, le gouvernail et la barre franche peuvent faire partie du moteur.

Nonobstant les prescriptions de la règle 17 6 a), un moteur hors-bord fonctionnant à l'essence et muni d'un système d'alimentation approuvé peut être installé sur un canot de secours à condition que le réservoir d'essence soit spécialement protégé contre l'incendie et les explosions.

i) Les canots de secours doivent être munis de dispositifs de remorquage installés de manière permanente et suffisamment résistants pour rassembler ou remorquer des radeaux de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1g).

j) Les canots de secours doivent être munis de moyens d'arrimage étanches aux intempéries destinés à recevoir les menus objets d'armement.

## 2. Armement des canots de secours

a) Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder le canot, doivent être arrimés à l'intérieur du canot de secours par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations de mise à l'eau ou de récupération. Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante.

b) L'armement normal de chaque canot de secours doit comprendre:

- i) un nombre suffisant d'avirons flottants ou de pagaies pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés au canot de secours par des aiguillettes ou des chaînes;
- ii) une écope flottante;
- iii) un habitacle contenant un compas efficace, qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;

- (iv) a sea-anchor and tripping line with a hawser of adequate strength not less than 10 metres in length;
- (v) a painter of sufficient length and strength, attached to the release device complying with the requirements of regulation 17(7)g and placed at the forward end of the rescue boat;
- (vi) one buoyant line, not less than 50 metres in length, of sufficient strength to tow a liferaft as required by paragraph 1g);
- (vii) one waterproof electric torch suitable for Morse signalling, together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;
- (viii) one whistle or equivalent sound signal;
- (ix) a first-aid outfit in a waterproof case capable of being closed tightly after use;
- (x) two buoyant rescue quoits, attached to not less than 30 metres of buoyant line;
- (xi) a searchlight capable of effectively illuminating a light-coloured object at night having a width of 18 metres at a distance of 180 metres for a total period of 6 hours and of working for at least 3 hours continuously;
- (xii) an efficient radar reflector;
- (xiii) thermal protective aids complying with the requirements of regulation 26 sufficient for 10 per cent of the number of persons the rescue boat is permitted to accommodate or two, whichever is the greater.
- c) In addition to the equipment required by paragraph 2b), the normal equipment of every rigid rescue boat shall include:
  - (i) a boat-hook;
  - (ii) a bucket;
  - (iii) a knife or hatchet.
- d) In addition to the equipment required by paragraph 2b) the normal equipment of every inflated rescue boat shall consist of:
  - (i) a buoyant safety knife;
  - (ii) two sponges;
  - (iii) an efficient manually operated bellows or pump;
  - (iv) a repair kit in a suitable container for repairing punctures;
- (v) a safety boat-hook.

### 3. Additional requirements for inflated rescue boats

- a) The requirements of regulations 17(1)c) and 17(1)e) do not apply to inflated rescue boats.

- iv) une ancre flottante munie d'une ligne de déclenchement avec une aussière d'une résistance adéquate et d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 10 mètres;
  - v) une bosse d'une longueur et d'une résistance suffisantes, fixée au dispositif de dégagement prescrit à la règle 17(7)g) et placée à l'extrémité avant du canot de secours;
  - vi) une ligne flottante d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 50 mètres et d'une résistance suffisante pour remorquer un radeau de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1 g);
  - vii) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;
  - viii) un sifflet ou un signal sonore équivalent;
  - ix) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;
  - x) deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;
  - xi) un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins;
  - xii) un réflecteur radar efficace;
  - xiii) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 pour cent des personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.
- c) Outre l'armement prescrit au paragraphe 2b), l'armement normal de tout canot de secours rigide doit comprendre:
- i) une gaffe;
  - ii) un seau;
  - iii) un couteau ou une hachette.
- d) Outre l'armement prescrit au paragraphe 2b), l'armement normal de tout canot de secours gonflé doit comprendre:
- i) un couteau de sûreté flottant;
  - ii) deux éponges;
  - iii) un soufflet ou une pompe à main efficace;
  - iv) une trousse d'outils placée dans une enveloppe convenable et destinée à la réparation des crevaisons;
  - v) une gaffe de sûreté.

### 3. Prescriptions supplémentaires applicables aux canots de secours gonflés

- a) Les prescriptions de la règle 17(1)c) et 17(1)e) ne s'appliquent pas aux canots de secours gonflés.

- b) An inflated rescue boat shall be constructed in such a way that, when suspended by its bridle or lifting hook:
- (i) it is of sufficient strength and rigidity to enable it to be lowered and recovered with its full complement of persons and equipment;
  - (ii) it is of sufficient strength to withstand a load of 4 times the mass of its full complement of persons and equipment at an ambient temperature of  $20\pm 3$  degrees celsius with all relief valves inoperative;
  - (iii) it is of sufficient strength to withstand a load of 1.1 times the mass of its full complement of persons and equipment at an ambient temperature of -30 degrees celsius, with all relief valves operative.
- c) Inflated rescue boats shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure:
- (i) when stowed on an open deck on a vessel at sea;
  - (ii) for 30 days afloat in all sea conditions.
- d) In addition to complying with the requirements of regulation 17(9), inflated rescue boats shall be marked with a serial number, the maker's name or trade mark and the date of manufacture.
- e) The buoyancy of an inflated rescue boat shall be provided by either a single tube subdivided into at least five separate compartments of approximately equal volume or two separate tubes neither exceeding 60 per cent of the total volume. The buoyancy tubes shall be so arranged that, in the event of any one of the compartments being damaged, the intact compartments shall be able to support the number of persons which the rescue boat is permitted to accommodate, each having a mass of 75 kilograms, when seated in their normal positions with positive freeboard over the rescue boat's entire periphery.
- f) The buoyancy tubes forming the boundary of the inflated rescue boat shall on inflation provide a volume of not less than 0.17 cubic metres for each person the rescue boat is permitted to accommodate.
- g) Each buoyancy compartment shall be fitted with a nonreturn valve for manual inflation and means for deflation. A safety relief valve shall also be fitted unless the Administration is satisfied that such an appliance is unnecessary.
- h) Underneath the bottom and on vulnerable places on the outside of the inflated rescue boat, rubbing strips shall be provided to the satisfaction of the Administration.
- (i) Where a transom is fitted, it shall not be inset by more than 20 per cent of the overall length of the rescue boat.

- b) Tout canot de secours gonflé doit être construit de manière que, lorsqu'il est suspendu à l'élingue ou au croc de levage:
- i) il ait une résistance et une rigidité suffisantes pour pouvoir être amené et récupéré avec son plein chargement en personnes et en armement;
  - ii) il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de  $20 \pm 3$  degrés Celsius, aucune des soupapes de sécurité ne fonctionnant;
  - iii) il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de moins 30 degrés Celsius, les soupapes de sûreté fonctionnant toutes.
- c) Les canots de secours gonflés doivent être construits de façon à pouvoir résister aux intempéries:
- i) lorsqu'ils sont arrimés sur le pont découvert d'un navire en mer;
  - ii) pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.
- d) Les canots de secours gonflés doivent non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 17(9), mais doivent également porter l'indication d'un numéro de série, du nom du constructeur ou de la marque de fabrication et de la date de construction.
- e) La flottabilité d'un canot de secours gonflé doit être assurée soit par une chambre à air unique comportant au moins cinq compartiments distincts qui ont tous approximativement le même volume ou par deux chambres à air distinctes, le volume de l'une ou de l'autre n'étant pas supérieur à 60 pour cent du volume total. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que, si l'un quelconque des compartiments est endommagé, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes, d'un poids moyen de 75 kilogrammes, assises en position normale, que le canot de secours est autorisé à recevoir, et que, dans ce cas, le franc-bord reste positif sur toute la périphérie du canot de secours.
- f) Les chambres à air qui constituent le pourtour du canot de secours gonflé doivent, lorsqu'elles sont gonflées, fournir un volume qui ne soit pas inférieur à 0,17 mètre cube pour chaque personne que le canot de secours est autorisé à recevoir.
- g) Chaque compartiment doit être muni d'un clapet de non-retour destiné au gonflage à la main et de moyens permettant de le dégonfler. Une soupape régulatrice de pression doit également être prévue, à moins que l'Administration n'estime qu'un tel dispositif n'est pas nécessaire.
- h) Des bandes de ragage doivent être placées sous le fond du canot de secours gonflé et aux points vulnérables de sa paroi extérieure, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.
- i) S'il est prévu un tableau, sa distance par rapport à l'arrière du canot de secours ne doit pas dépasser 20 pour cent de la longueur totale du canot de secours.

j) Suitable patches shall be provided for securing the painters fore and aft and the becketed lifelines inside and outside the boat.

k) The inflated rescue boat shall be maintained at all times in a fully inflated condition.

#### Regulation 24

##### *Lifejackets*

###### 1. General requirements for lifejackets

a) A lifejacket shall not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 seconds.

b) A lifejacket shall be so constructed that:

(i) after demonstration, a person can correctly don it within a period of 1 minute without assistance;

(ii) it is capable of being worn inside-out or is clearly capable of being worn in only one way and, as far as possible, cannot be donned incorrectly;

(iii) it is comfortable to wear;

(iv) it allows the wearer to jump from a height of at least 4.5 metres into the water without injury and without dislodging or damaging the lifejacket.

c) A lifejacket shall have sufficient buoyancy and stability in calm fresh water to:

(i) lift the mouth of an exhausted or unconscious person not less than 120 millimetres clear of the water with the body inclined backwards at an angle of not less than 20 degrees and not more than 50 degrees from the vertical position;

(ii) turn the body of an unconscious person in the water from any position to one where the mouth is clear of the water in not more than 5 seconds.

d) A lifejacket shall have buoyancy which is not reduced by more than 5 per cent after 24 hours submersion in fresh water.

e) A lifejacket shall allow the person wearing it to swim a short distance and to board a survival craft.

f) Each lifejacket shall be fitted with a whistle firmly secured by a cord.

###### 2. Inflatable lifejackets

A lifejacket which depends on inflation for buoyancy shall have not less than two separate compartments and comply with the requirements of paragraph 1 and shall:

j) Des renforts appropriés doivent être prévus pour amarrer les boses avant et arrière et les filières disposées en guirlande à l'intérieur et à l'extérieur du canot de secours.

k) Le canot de secours gonflé doit être maintenu entièrement gonflé en permanence.

#### Règle 24

##### *Brassières de sauvetage*

#### 1. Prescriptions générales applicables aux brassières de sauvetage

a) Une brassière de sauvetage doit ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant deux secondes.

b) Une brassière de sauvetage doit être construite de façon à:

- i) permettre à une personne, après démonstration, de l'endosser correctement et sans assistance dans un délai de une minute;
- ii) pouvoir être portée à l'envers, à moins qu'il ne soit manifeste qu'elle ne peut être portée que d'un seul côté, et éliminer autant que possible tout risque de port incorrect;
- iii) être d'un port confortable;
- iv) permettre à la personne qui l'a endossée de sauter à l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres au moins sans se blesser et sans que la brassière soit déplacée ou endommagée.

c) Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité et une stabilité suffisantes en eau douce calme pour:

- i) soulever une personne épuisée ou évanouie de manière à maintenir sa bouche à 120 millimètres au moins au-dessus de l'eau, le corps du naufragé étant incliné en arrière par rapport à la verticale de 20 degrés au moins et de 50 degrés au plus;
- ii) retourner le corps d'une personne évanouie dans l'eau à partir de n'importe quelle position, de telle façon que la bouche soit hors de l'eau dans un délai qui ne dépasse pas cinq secondes.

d) Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité qui ne soit pas réduite de plus de 5% après une immersion de 24 heures en eau douce.

e) Une brassière de sauvetage doit permettre à la personne qui l'a endossée de parcourir une faible distance à la nage et de monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

f) Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un sifflet solidement fixé par une cordelette.

#### 2. Brassières de sauvetage gonflables

Une brassière de sauvetage dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable doit comporter au moins deux compartiments distincts, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 et:

- (i) inflate automatically on immersion, be provided with a device to permit inflation by a single manual motion and be capable of being inflated by mouth;
- (ii) in the event of loss of buoyancy in any one compartment be capable of complying with the requirements of paragraph 1b), c) and e);
- (iii) comply with the requirements of paragraph 1d) after inflation by means of the automatic mechanism.

### 3. Lifejacket lights

- a) Each lifejacket shall have a light which shall:

- (i) have a luminous intensity of not less than 0.75 candela;
  - (ii) have a source of energy capable of providing a luminous intensity of 0.75 candela for a period of at least 8 hours;
  - (iii) be visible over as great a segment of the upper hemisphere as is practicable when attached to a lifejacket.
- b) If the light referred to in paragraph 3a) is a flashing light it shall, in addition:
    - (i) be provided with a manually operated switch;
    - (ii) not be fitted with a lens or curved reflector to concentrate the beam;
    - (iii) flash at a rate of not less than 50 flashes per minute with an effective luminous intensity of at least 0.75 candela.

## Regulation 25

### *Immersion suits*

#### 1. General requirements for immersion suits

- a) The immersion suit shall be constructed with waterproof materials such that:
  - (i) it can be unpacked and donned without assistance within 2 minutes taking into account any associated clothing, and a lifejacket if the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket;
  - (ii) it will not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 seconds;
  - (iii) it will cover the whole body with the exception of the face. Hands shall also be covered unless permanently attached gloves are provided;
  - (iv) it is provided with arrangements to minimize or reduce free air in the legs of the suit;
  - (v) following a jump from a height of not less than 4.5 metres into the water there is no undue ingress of water into the suit.



- i) se gonfler automatiquement dès son immersion, pouvoir être gonflée grâce à un dispositif actionné à la main d'un seul mouvement et pouvoir être gonflée à la bouche;
  - ii) en cas de défaillance de l'un quelconque des compartiments assurant la flottabilité, pouvoir satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1b), c) et e);
  - iii) satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1d) après gonflage au moyen du mécanisme automatique.
3. Appareils lumineux des brassières de sauvetage
- a) Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux qui doit:
    - i) avoir une intensité lumineuse qui ne soit pas inférieure à 0,75 candela;
    - ii) être alimenté par une source d'énergie capable de fournir une intensité lumineuse de 0,75 candela pendant 8 heures au moins;
    - iii) être visible sur un secteur aussi large que possible de l'hémisphère supérieur lorsqu'il est fixé à la brassière de sauvetage.
  - b) Si le feu prévu au paragraphe 3a) est un feu à éclats, il doit en outre:
    - i) être pourvu d'un interrupteur à déclenchement manuel;
    - ii) ne pas comporter de lentille ou de réflecteur concave destiné à concentrer le faisceau lumineux;
    - iii) lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50, avec une intensité lumineuse effective d'au moins 0,75 candela.

#### Règle 25

##### *Combinaisons d'immersion*

1. Prescriptions générales applicables aux combinaisons d'immersion
  - a) La combinaison d'immersion doit être en matériaux imperméables à l'eau et elle doit:
    - i) pouvoir être déballée et endossée sans assistance dans un délai de 2 minutes, compte tenu des autres vêtements et d'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage;
    - ii) ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes;
    - iii) recouvrir la totalité du corps à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés à la combinaison en permanence;
    - iv) réduire ou minimiser la présence d'air dans les jambes de la combinaison au moyen de dispositifs spéciaux;
    - v) ne pas laisser s'infiltrer une quantité d'eau excessive lorsque la personne qui la porte saute à la mer d'une hauteur de 4,5 mètres au moins.

b) An immersion suit which also complies with the requirements of regulation 24 may be classified as a lifejacket.

c) An immersion suit shall permit the person wearing it, and also wearing a lifejacket if the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket to:

(i) climb up and down a vertical ladder at least 5 metres in length;

(ii) perform normal duties during abandonment;

(iii) jump from a height of not less than 4.5 metres into the water without damaging or dislodging the immersion suit, or being injured;

(iv) swim a short distance through the water and board a survival craft.

d) An immersion suit which has buoyancy and is designed to be worn without a lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 24(3) and the whistle prescribed by regulation 24 1f).

e) If the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket, the lifejacket shall be worn over the immersion suit.

A person wearing such an immersion suit shall be able to don a lifejacket without assistance.

## 2. Thermal performance requirements for immersion suits

a) An immersion suit made of material which has no inherent insulation shall be:

(i) marked with instructions that it must be worn in conjunction with warm clothing;

(ii) so constructed that, when worn in conjunction with warm clothing and with a lifejacket if the immersion suit is to be worn with a lifejacket, the immersion suit continues to provide sufficient thermal protection following one jump by the wearer into the water from a height of 4.5 metres to ensure that when it is worn for a period of 1 hour in calm circulating water at a temperature of 5 degrees celsius the wearer's body core temperature does not fall more than 2 degrees celsius.

b) An immersion suit made of material with inherent insulation when worn either on its own or with a lifejacket, if the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket, shall provide the wearer with sufficient thermal insulation following one jump into the water from a height of 4.5 metres to ensure that the wearer's body core temperature does not fall more than 2 degrees celsius after a period of 6 hours immersion in calm circulating water at a temperature of between 0 degrees celsius and 2 degrees celsius.

b) Une combinaison d'immersion qui satisfait aussi aux prescriptions de la règle 24 peut être considérée comme une brassière de sauvetage.

c) La combinaison d'immersion doit être conçue de façon telle que la personne qui la porte avec une brassière de sauvetage, si elle doit être portée ainsi, doit pouvoir:

- i) monter et descendre une échelle verticale d'au moins 5 mètres de long;
- ii) s'acquitter des tâches courantes pendant l'abandon du navire;
- iii) sauter à l'eau d'une hauteur minimale de 4,5 mètres sans se blesser et sans que la combinaison soit endommagée ou déplacée;
- iv) parcourir une faible distance à la nage et monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

d) Si la combinaison d'immersion est flottante et conçue pour être portée sans brassière de sauvetage, elle doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 24(3) et du sifflet prescrit à la règle 24 l) f).

e) Si une brassière de sauvetage doit être portée en même temps que la combinaison d'immersion, la brassière doit être portée par-dessus la combinaison.

Une personne revêtue d'une combinaison de ce type doit pouvoir endosser une brassière de sauvetage sans assistance.

2. Prescriptions applicables à la protection thermique des combinaisons d'immersion

a) Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau qui n'est pas naturellement isolant doit:

- i) porter une mention indiquant qu'elle doit être utilisée en même temps que des vêtements chauds;
- ii) être construite de façon que, lorsqu'elle est utilisée en même temps que des vêtements chauds et qu'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage, elle continue d'assurer à la personne qui la porte, après un saut dans l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2 degrés Celsius après une immersion d'une heure dans des eaux calmes et circulantes à une température de 5 degrés Celsius.

b) Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau naturellement isolant et portée soit seule, soit avec une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage doit assurer à la personne qui la porte, après un saut d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2 degrés Celsius après une immersion de 6 heures dans des eaux calmes et circulantes à une température comprise entre 0 degré Celsius et 2 degrés Celsius.

c) The immersion suit shall permit the person wearing it with hands covered to pick up a pencil and write after being immersed in water at 5 degrees celsius for a period of 1 hour.

3. Buoyancy requirements

A person in fresh water wearing either an immersion suit complying with the requirements of regulation 24 or an immersion suit with a life-jacket shall be able to turn from a face-down to a face-up position in not more than 5 seconds.

Regulation 26

*Thermal protective aids*

1. A thermal protective aid shall be made of waterproof material having a thermal conductivity of not more than 0.25 watts/(metre-kelvin) and shall be so constructed that, when used to enclose a person, it shall reduce both the convective and evaporative heat loss from the wearer's body.

2. The thermal protective aid shall:

- (i) cover the whole body of a person wearing a lifejacket with the exception of the face. Hands shall also be covered unless permanently attached gloves are provided;
- (ii) be capable of being unpacked and easily donned without assistance in a survival craft or rescue boat;
- (iii) permit the wearer to remove it in the water in not more than 2 minutes, if it impairs ability to swim.

3. The thermal protective aid shall function properly throughout an air temperature range -30 degrees celsius to +20 degrees celsius.

Regulation 27

*Lifebuoys*

1. Lifebuoy specification

Every lifebuoy shall:

- (i) have an outer diameter of not more than 800 millimetres and an inner diameter of not less than 400 millimetres;
- (ii) be constructed of inherently buoyant material; it shall not depend upon rushes, cork shavings or granulated cork, any other loose granulated material or any air compartment which depends on inflation for buoyancy;

c) La combinaison d'immersion doit permettre à la personne qui la porte de prendre un crayon de ses mains couvertes et d'écrire après avoir été immergée pendant une heure dans de l'eau à 5 degrés Celsius.

### 3. Prescriptions en matière de flottabilité

Une personne immergée en eau douce portant soit une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 24 soit une combinaison d'immersion et une brassière de sauvetage, doit pouvoir se retourner en 5 secondes au plus de façon à avoir la tête tournée vers le haut.

## Règle 26

### *Moyens de protection thermique*

1. Un moyen de protection thermique doit être fabriqué avec un matériau imperméable à l'eau ayant une conductivité thermique qui ne soit pas supérieure à 0,25 watt/(mètre-Kelvin) et construit de telle sorte que, lorsqu'il sert à protéger une personne, il réduise la déperdition de la chaleur du corps par convection et par évaporation.

2. Le moyen de protection thermique doit:

- i) recouvrir la totalité du corps d'une personne portant une brassière de sauvetage, à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés en permanence au moyen de protection thermique;
- ii) pouvoir être déballé et endossé aisément sans assistance dans une embarcation ou un radeau de sauvetage ou dans un canot de secours;
- iii) permettre à la personne qui le porte de l'enlever dans l'eau dans un délai maximal de 2 minutes s'il l'empêche de nager.

3. Le moyen de protection thermique doit fonctionner de façon satisfaisante lorsque la température de l'air est comprise entre moins 30 degrés Celsius et plus 20 degrés Celsius.

## Règle 27

### *Bouées de sauvetage*

1. Spécifications des bouées de sauvetage

Toute bouée de sauvetage doit:

- i) avoir un diamètre extérieur qui ne soit pas supérieur à 800 millimètres et un diamètre intérieur qui ne soit pas inférieur à 400 millimètres;
- ii) être construite en un matériau ayant une flottabilité propre qui ne soit pas assurée par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance en grains et sans cohésion propre ou par des chambres à air dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable;

- (iii) be capable of supporting not less than 14.5 kilograms of iron in fresh water for a period of 24 hours;
- (iv) have a mass of not less than 2.5 kilograms;
- (v) not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 seconds;
- (vi) be constructed to withstand a drop into the water from the height at which it is stowed above the waterline in the lightest seagoing condition or 30 metres, whichever is the greater, without impairing either its operating capability or that of its attached components;
- (vii) if it is intended to operate the quick-release arrangement provided for the self-activated smoke signals and self-igniting lights, have a mass sufficient to operate the quick-release arrangement or 4 kilograms, whichever is the greater;
- (viii) be fitted with a grabline not less than 9.5 millimetres in diameter and not less than 4 times the outside diameter of the body of the buoy in length. The grabline shall be secured at four equidistant points around the circumference of the buoy to form four equal loops.

#### 2. Lifebuoy self-igniting lights

Self-igniting lights required by regulation 10(2) shall:

- (i) be such that they cannot be extinguished by water;
- (ii) be capable of either burning continuously with a luminous intensity of not less than 2 candela in all directions of the upper hemisphere or flashing (discharge flashing) at a rate of not less than 50 flashes per minute with at least the corresponding effective luminous intensity;
- (iii) be provided with a source of energy capable of meeting the requirement of subparagraph (ii) for a period of at least 2 hours;
- (iv) be capable of withstanding the drop test required by paragraph 1(vi).

#### 3. Lifebuoy self-activating smoke signals

Self-activating smoke signals required by regulation 10(3) shall:

- (i) emit smoke of a highly visible colour at a uniform rate for a period of at least 15 minutes when floating in calm water;
- (ii) not ignite explosively or emit any flame during the entire smoke emission time of the signal;
- (iii) not be swamped in a seaway;

- iii) pouvoir soutenir, en eau douce pendant 24 heures, un poids de fer au moins égal à 14,5 kilogrammes;
- iv) avoir une masse de 2,5 kilogrammes au moins;
- v) ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes;
- vi) être construite de façon à résister à une chute dans l'eau depuis la hauteur à laquelle elle est arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, ou d'une hauteur de 30 mètres si cette dernière valeur est supérieure, sans que cela nuise à sa capacité de fonctionnement ou à celle des éléments qui lui sont attachés;
- vii) si elle est conçue pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide prévu pour les signaux fumigènes à déclenchement automatique et les appareils lumineux à allumage automatique, avoir une masse au moins suffisante pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide ou une masse de 4 kilogrammes, si cette dernière valeur est supérieure;
- viii) être pourvue d'une saisine d'un diamètre égal à 9,5 millimètres au moins et d'une longueur égale à quatre fois au moins le diamètre extérieur du corps de la bouée. La saisine doit être fixée à quatre points équidistants autour de la circonférence de la bouée de façon à former quatre guirlandes de grandeur égale.

### 2. Appareils lumineux à allumage automatique des bouées de sauvetage

Les appareils lumineux à allumage automatique prescrits à la règle 10 (2) doivent être tels:

- i) qu'ils ne puissent s'éteindre sous l'effet de l'eau;
- ii) qu'ils puissent fonctionner de façon continue avec une intensité lumineuse d'au moins 2 candelas dans toutes les directions de l'hémisphère supérieur ou lancer des éclats (feu à décharge) à un rythme de 50 éclats au moins par minute avec au moins l'intensité lumineuse effective correspondante;
- iii) qu'ils soient alimentés par une source d'énergie pouvant satisfaire aux prescriptions de l'alinéa ii) pendant 2 heures au moins;
- iv) qu'ils puissent résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1 vi).

### 3. Signaux fumigènes à déclenchement automatique des bouées de sauvetage.

Les signaux fumigènes à déclenchement automatique prescrits à la règle 10(3) doivent:

- i) émettre une fumée d'une couleur très visible à un débit constant pendant 15 minutes au moins lorsqu'ils flottent en eau calme;
- ii) ne pas s'allumer de manière explosive ni produire de flamme pendant la durée d'émission fumigène du signal;
- iii) ne pas être noyés par la houle;

- (iv) continue to emit smoke when fully submerged in water for period of at least 10 seconds;
  - (v) be capable of withstanding the drop test required by paragraph 1(vi).
4. Buoyant lifelines  
Buoyant lifelines required by regulation 10(4) shall:
- (i) be non-kinking;
  - (ii) have a diameter of not less than 8 millimetres;
  - (iii) have a breaking strength of not less than 5 kilonewtons.

#### Regulation 28

##### *Line-throwing appliances*

1. Every line-throwing appliance shall:
  - (i) be capable of throwing a line with reasonable accuracy;
  - (ii) include not less than four projectiles each capable of carrying the line at least 230 metres in calm weather;
  - (iii) include not less than four lines each having a breaking strength of not less than 2 kilonewtons;
  - (iv) have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the line-throwing appliance.
2. The rocket, in the case of a pistol-fired rocket, or the assembly, in case of an integral rocket and line, shall be contained in a water-resistant casing. In addition, in the case of a pistol-fired rocket, the line and rockets together with the means of ignition shall be stowed in a container which provides protection from the weather.

#### Regulation 29

##### *Rocket parachute flares*

1. The rocket parachute flare shall:
  - (i) be contained in a water-resistant casing;
  - (ii) have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the rocket parachute flare printed on its casing;
  - (iii) have integral means of ignition;
  - (iv) be so designed as not to cause discomfort to the person holding the casing when used in accordance with the manufacturer's operating instructions.
2. The rocket shall, when fired vertically, reach an altitude of not less than 300 metres. At or near the top of its trajectory, the rocket shall eject a parachute flare, which shall:



- iv) continuer d'émettre une fumée pendant au moins 10 secondes lorsqu'ils sont complètement sous l'eau;
- v) pouvoir résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1 vi).

#### 4. Lignes de sauvetage flottantes

Les lignes de sauvetage flottantes prescrites à la règle 10(4) doivent:

- i) ne pas faire de coques;
- ii) avoir un diamètre qui ne soit pas inférieur à 8 millimètres;
- iii) avoir une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 5 kilonewtons.

### Règle 28

#### *Appareils lance-amarre*

1 Tout appareil lance-amarre doit:

- i) pouvoir lancer une ligne avec une précision suffisante;
- ii) comprendre au moins quatre fusées pouvant chacune porter la ligne à une distance qui soit au moins égale à 230 mètres par temps calme;
- iii) comprendre au moins quatre lignes ayant chacune une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 2 kilonewtons;
- iv) avoir un mode d'emploi ou des diagrammes brefs illustrant clairement l'utilisation de l'appareil lance-amarre.

2. La fusée, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, ou l'ensemble, dans le cas d'une fusée et d'une ligne constituant un tout, doit être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau. En outre, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, la ligne et les fusées ainsi que le dispositif d'allumage doivent être rangés dans une boîte qui assure une protection contre les intempéries.

### Règle 29

#### *Fusées à parachute*

1. La fusée à parachute doit:

- i) être contenue dans une enveloppe résistante à l'eau;
- ii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage;
- iii) comprendre un dispositif d'allumage incorporé;
- iv) être conçue de façon à ne pas gêner la personne qui la tient lorsqu'elle est utilisée conformément au mode d'emploi du fabricant.

2. La fusée doit, lorsqu'elle est tirée verticalement, atteindre une altitude de 300 mètres au moins. A la fin ou vers la fin de sa trajectoire, la fusée doit éjecter un feu suspendu à un parachute qui doit:

- (i) burn with a bright red colour;
- (ii) burn uniformly with an average luminous intensity of not less than 30,000 candela;
- (iii) have a burning period of not less than 40 seconds;
- (iv) have a rate of descent of not more than 5 metres per second;
- (v) not damage its parachute or attachments while burning.

#### Regulation 30

##### *Hand flares*

1. The hand flare shall:
  - (i) be contained in a water-resistant casing;
  - (ii) have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the hand flare printed on its casing;
  - (iii) have a self-contained means of ignition;
  - (iv) be so designed as not to cause discomfort to the person holding the casing and not endanger the survival craft by burning or glowing residues when used in accordance with the manufacturer's operating instructions.
2. The hand flare shall:
  - (i) burn with a bright red colour;
  - (ii) burn uniformly with an average luminous intensity of not less than 15,000 candela;
  - (iii) have a burning period of not less than 1 minute;
  - (iv) continue to burn after having been immersed for a period of 10 seconds under 100 millimetres of water.

#### Regulation 31

##### *Buoyant smoke signals*

1. The buoyant smoke signal shall:
  - (i) be contained in a water-resistant casing;
  - (ii) not ignite explosively when used in accordance with the manufacturer's operating instructions;
  - (iii) have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the buoyant smoke signal printed on its casing.
2. The buoyant smoke signal shall:
  - (i) emit smoke of a highly visible colour at a uniform rate for a period of not less than 3 minutes when floating in calm water;

- i) brûler en émettant une couleur rouge vif;
- ii) brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 30 000 candelas;
- iii) avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à 40 secondes;
- iv) avoir une vitesse de descente qui ne dépasse pas 5 mètres par seconde;
- v) ne pas endommager le parachute ou ses accessoires pendant la combustion.

#### Règle 30

##### *Feux à main*

1. Le feu à main doit:
  - i) être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau,
  - ii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage;
  - iii) avoir un dispositif d'allumage autonome;
  - iv) être conçu de façon à ne pas gêner la personne qui le tient et à ne pas mettre en danger l'embarcation ou le radeau de sauvetage avec des résidus brûlants ou incandescents lorsqu'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant.
2. Le feu à main doit:
  - i) brûler en émettant une couleur rouge vif;
  - ii) brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 15 000 candelas;
  - iii) avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à une minute;
  - iv) continuer à brûler après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

#### Règle 31

##### *Signaux fumigènes flottants*

- 1 Le signal fumigène flottant doit:
  - i) être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau;
  - ii) ne pas s'allumer de manière explosive s'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant;
  - iii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son enveloppe.
2. Le signal fumigène flottant doit:
  - i) émettre de la fumée d'une couleur très visible, de façon uniforme pendant une durée qui ne soit pas inférieure à 3 minutes lorsque le signal flotte en eau calme;

- (ii) not emit any flame during the entire smoke emission time;
- (iii) not be swamped in a seaway;
- (iv) continue to emit smoke when submerged in water for a period of 10 seconds under 100 millimetres of water.

Regulation 32

*Launching and embarkation appliances*

1. General requirements

a) Each launching appliance together with all its lowering and recovery gear shall be so arranged that the fully equipped survival craft or rescue boat it serves can be safely lowered against a trim of up to 10 degrees and a list of up to 20 degrees either way:

- (i) when boarded by its full complement of persons;
- (ii) without persons in the survival craft or rescue boat.

b) A launching appliance shall not depend on any means other than gravity or stored mechanical power which is independent of the vessel's power supplies to launch the survival craft or rescue boat it serves in the fully loaded and equipped condition and also in the light condition.

c) A launching mechanism shall be so arranged that it may be actuated by one person from a position on the vessel's deck, and from a position within the survival craft or rescue boat; the survival craft shall be visible to the person on deck operating the launching mechanism.

d) Each launching appliance shall be so constructed that a minimum amount of routine maintenance is necessary. All parts requiring regular maintenance by the vessel's crew shall be readily accessible and easily maintained.

e) The winch brakes of a launching appliance shall be of sufficient strength to withstand:

- (i) a static test with a proof load of not less than 1.5 times the maximum working load; and
- (ii) a dynamic test with a proof load of not less than 1.1 times the maximum working load at maximum lowering speed.

f) The launching appliance and its attachments other than winch brakes shall be of sufficient strength to withstand a static proof load on test of not less than 2.2 times the maximum working load.

g) Structural members and all blocks, falls, padeyes, links, fastenings and all other fittings used in connection with launching equipment shall

- ii) ne pas émettre de flamme pendant toute la durée d'émission de la fumée;
- iii) ne pas être noyé par la houle;
- iv) continuer à émettre de la fumée après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

### Règle 32

#### *Dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement*

##### 1. Prescriptions générales

a) Tout dispositif de mise à l'eau, ainsi que tout son mécanisme d'aménagement et de récupération, doit être conçu de telle façon que l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert puisse être amené en toute sécurité avec tout son armement alors que le navire a une assiette pouvant atteindre 10 degrés et une gîte pouvant atteindre 20 degrés d'un bord ou de l'autre:

- i) avec un plein chargement en personnes;
- ii) lorsqu'il n'y a personne dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou dans le canot de secours.

b) Un dispositif de mise à l'eau ne doit pas dépendre de moyens autres que la gravité ou qu'une énergie mécanique accumulée indépendante de l'approvisionnement du navire en énergie pour pouvoir mettre à l'eau l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert, que ce soit avec son plein chargement et tout son armement ou à l'état léger.

c) Un mécanisme de mise à l'eau doit être disposé de telle façon qu'il puisse être manœuvré par une personne se trouvant à un emplacement situé sur le pont, et par une personne se trouvant à l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours; l'embarcation ou le radeau de sauvetage doit pouvoir être vu par la personne qui actionne le mécanisme de mise à l'eau depuis le pont.

d) Chaque dispositif de mise à l'eau doit être conçu de telle façon que les opérations courantes d'entretien soient réduites au minimum. Tous les éléments du dispositif nécessitant un entretien régulier par l'équipage du navire doivent être faciles à atteindre et à entretenir.

e) Les freins du treuil d'un dispositif de mise à l'eau doivent avoir une résistance suffisante pour supporter:

- i) une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 1,5 fois la charge de service maximale; et
- ii) une charge d'essai dynamique qui ne soit pas inférieure à 1,1 fois la charge de service maximale à la vitesse maximale d'aménagement.

f) Le dispositif de mise à l'eau et ses accessoires autres que les freins de treuil doivent avoir une résistance suffisante pour supporter une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 2,2 fois la charge de service maximale.

g) Les éléments de structure ainsi que les poulies, garants, boucles, mailles, pièces d'attache et tous autres accessoires utilisés dans les dis-

be designed with not less than a minimum factor of safety on the basis of the maximum working load assigned and the ultimate strength of the material used for construction. A minimum factor of safety of 4.5 shall be applied to all davit and winch structural members, and a minimum factor of safety of 6 shall be applied to falls, suspension chains, links and blocks.

h) Each launching appliance shall, as far as practicable, remain effective under conditions of icing.

i) A lifeboat launching appliance shall be capable of recovering the lifeboat with its crew.

j) The arrangements of the launching appliance shall be such as to enable safe boarding of the survival craft in accordance with the requirements of regulations 20(4)b) and 17(3)a).

## 2. Launching appliances using falls and a winch

a) Falls shall be of rotation-resistant and corrosion-resistant steel wire rope.

b) In the case of a multiple drum winch, unless an efficient compensatory device is fitted, the falls shall be so arranged as to wind off the drums at the same rate when lowering, and to wind on to the drums evenly at the same rate when hoisting.

c) Every rescue boat launching appliance shall be fitted with a powered winch motor of such capacity that the rescue boat can be raised from the water with its full complement of persons and equipment.

d) An efficient hand gear shall be provided for recovery of each survival craft and rescue boat. Hand gear handles or wheels shall not be rotated by moving parts of the winch when the survival craft or rescue boat is being lowered or when it is being hoisted by power.

e) Where davit arms are recovered by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davit arms reach the stops in order to avoid overstressing the falls or davits, unless the motor is designed to prevent such overstressing.

f) The speed at which the survival craft or rescue boat is lowered into the water shall be not less than that obtained from the formula:

$$S = 0.4 + (0.02 \times H)$$

where:

S = speed of lowering in metres per second, and

positifs de mise à l'eau doivent être conçus avec au moins un facteur minimal de sécurité en fonction de la charge de service maximale prévue et de la résistance à la rupture des matériaux utilisés dans la construction. Un facteur minimal de sécurité de 4,5 doit être appliqué à tous les éléments de structure des bossoirs et des treuils et un facteur minimal de sécurité de 6 doit être appliqué aux garants, aux chaînes de suspension, aux mailles et aux poulies.

h) Chaque dispositif de mise à l'eau doit, dans toute la mesure du possible, conserver son efficacité en cas de givrage.

i) Le dispositif de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage doit permettre de récupérer l'embarcation avec son équipage.

j) La disposition du système de mise à l'eau doit être telle qu'elle permette l'embarquement en toute sécurité dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage, conformément aux prescriptions de la règle 17(3)a) et de la règle 20

(4)b).

## 2. Dispositifs de mise à l'eau utilisant des garants et un treuil

a) Les garants doivent être des câbles d'acier résistant aux torsions et à la corrosion.

b) Dans le cas d'un treuil à tambour multiple, les garants doivent être disposés de façon qu'ils se déroulent à la même vitesse lors des opérations d'amenage, et qu'ils s'enroulent régulièrement et à la même vitesse sur les tambours lors des opérations de hissage, sauf lorsqu'ils sont munis d'un dispositif compensateur efficace.

c) Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit être pourvu d'un treuil à moteur d'une capacité telle que le canot de secours puisse être soulevé hors de l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

d) Une commande à main efficace doit également être prévue pour les opérations de récupération de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et de chaque canot de secours. Les manivelles ou les volants de commande à main ne doivent pas pouvoir être entraînés par les éléments mobiles du treuil lorsque l'embarcation de sauvetage, le radeau de sauvetage ou le canot de secours est amené ou hissé mécaniquement.

e) Lorsque les bras de bossoirs sont rentrés mécaniquement, des dispositifs de sécurité doivent être prévus pour arrêter automatiquement le moteur avant que les bras de bossoirs ne viennent frapper les butoirs et éviter ainsi d'imposer des contraintes excessives aux garants ou aux bossoirs, à moins que le moteur ne soit conçu pour éviter ces contraintes excessives.

f) La vitesse à laquelle les embarcations et radeaux de sauvetage et le canot de secours sont amenés jusqu'à l'eau ne doit pas être inférieure à la vitesse calculée d'après la formule suivante:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

dans cette formule:

S = vitesse d'amenage en mètres par seconde et

H = height in metres from davit head to the waterline in the lightest seagoing condition.

g) The maximum lowering speed shall be established by the Administration having regard to the design of the survival craft or rescue boat, the protection of its occupants from excessive forces, and the strength of the launching arrangements taking into account inertia forces during an emergency stop. Means shall be incorporated in the appliance to ensure that this speed is not exceeded.

h) Every rescue boat launching appliance shall be capable of hoisting the rescue boat when loaded with its full rescue boat complement of persons and equipment at a rate of not less than 0.3 metres per second.

i) Every launching appliance shall be fitted with brakes capable of stopping the descent of the survival craft or rescue boat and holding it securely when loaded with its full complement of persons and equipment; brake pads shall, where necessary, be protected from water and oil.

j) Manual brakes shall be so arranged that the brake is always applied unless the operator, or a mechanism activated by the operator, holds the brake control in the "off" position.

### 3. Float-free launching

Where a survival craft requires a launching appliance and is also designed to float free, the float-free release of the survival craft from its stowed position shall be automatic.

### 4. Free-fall launching

Every free-fall launching appliance using an inclined plane shall, in addition to complying with the applicable requirements of paragraph 1, also comply with the following requirements:

- (i) The launching appliance shall be so arranged that excessive forces are not experienced by the occupants of the survival craft during launching;
- (ii) The launching appliance shall be a rigid structure with a ramp angle and length sufficient to ensure that the survival craft effectively clears the vessel;
- (iii) The launching appliance shall be efficiently protected against corrosion and be so constructed as to prevent incendive friction or impact sparking during the launching of the survival craft.



H = distance en mètres de la tête de bossoir à la flottaison d'exploitation la moins élevée.

g) L'Administration doit déterminer la vitesse maximale d'aménagement en prenant en considération la conception de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours, la protection des occupants contre des forces excessives et la résistance des dispositifs de mise à l'eau compte tenu des forces d'inertie pendant un arrêt d'urgence. Le dispositif doit être pourvu des moyens appropriés pour que cette vitesse ne soit pas dépassée.

h) Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit pouvoir hisser celui-ci avec son plein chargement en personnes et en armement, à une vitesse qui ne doit pas être inférieure à 0,3 mètre par seconde.

i) Tout dispositif de mise à l'eau doit être muni de freins capables d'arrêter la descente des embarcations ou radeaux de sauvetage ou du canot de secours et de les maintenir en toute sécurité avec leur plein chargement en personnes et en armement; les patins des freins doivent être protégés s'il y a lieu contre l'eau et les hydrocarbures.

j) Les freins à main doivent être installés de façon telle qu'ils restent toujours serrés, sauf si l'opérateur ou un mécanisme actionné par l'opérateur maintient la commande de frein dans la position qui correspond aux freins desserrés.

### 3. Mise à l'eau par dégagement libre

Dans le cas d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui utilise un dispositif de mise à l'eau et qui est également conçu pour surnager librement, le dégagement libre de l'embarcation ou du radeau de sauvetage de sa position d'arrimage doit s'effectuer automatiquement.

### 4. Mise à l'eau en chute libre

Tout dispositif de mise à l'eau en chute libre qui utilise un plan incliné doit non seulement satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1, mais également aux prescriptions suivantes:

- i) le dispositif de mise à l'eau doit être conçu de manière à éviter que les occupants de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ne soient soumis à des forces excessives au cours de la mise à l'eau;
- ii) le dispositif de mise à l'eau doit avoir une structure rigide et avoir une pente et une longueur suffisantes pour garantir que l'embarcation ou le radeau de sauvetage tombe effectivement à l'écart du navire;
- iii) le dispositif de mise à l'eau doit être efficacement protégé contre la corrosion et doit être construit de façon à ne produire aucune étincelle incendiaire à la suite d'un frottement ou d'un choc au cours de la mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

#### 5. Evacuation-slide launching and embarkation

Every evacuation-slide launching appliance shall, in addition to complying with the applicable requirements of paragraph 1, also comply with the following requirements:

- (i) The evacuation slide shall be capable of being deployed by one person at the embarkation station;
- (ii) The evacuation slide shall be capable of being used in high winds and in a seaway.

#### 6. Liferaft launching appliances

Every liferaft launching appliance shall comply with the requirements of paragraphs 1 and 2, except with regard to use of gravity for turning out the appliance, embarkation in the stowed position and recovery of the loaded liferaft. The launching appliance shall be so arranged as to prevent premature release during lowering and shall release the liferaft when waterborne.

#### 7. Embarkation ladders

- a) Handholds shall be provided to ensure a safe passage from the deck to the head of the ladder and vice versa.
- b) The steps of the ladder shall be:
  - (i) made of hardwood, free from knots or other irregularities, smoothly machined and free from sharp edges and splinters, or of suitable material of equivalent properties;
  - (ii) provided with an efficient non-slip surface either by longitudinal grooving or by the application of an approved non-slip coating;
  - (iii) not less than 480 millimetres long, 115 millimetres wide and 25 millimetres in depth, excluding any non-slip surface or coating;
  - (iv) equally spaced not less than 300 millimetres or more than 380 millimetres apart and secured in such a manner that they will remain horizontal.
- c) The side ropes of the ladder shall consist of two uncovered manila ropes not less than 65 millimetres in circumference on each side.

Each rope shall be continuous with no joints below the top step.

Other materials may be used provided the dimensions, breaking strain, weathering, stretching and gripping properties are at least equivalent to those of manila rope. All rope ends shall be secured to prevent unravelling.”

#### 5. Mise à l'eau et embarquement par glissière

Tout dispositif de mise à l'eau par glissière doit satisfaire non seulement aux prescriptions applicables du paragraphe 1 mais également aux prescriptions suivantes:

- i) la glissière doit pouvoir être déployée par une seule personne au poste d'embarquement;
- ii) la glissière doit pouvoir être utilisée par grand vent et sur houle.

#### 6. Dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage

Tout dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 à l'exception des prescriptions concernant l'utilisation de la gravité pour déborder le dispositif à l'extérieur du navire, pour l'embarquement en position d'arrimage et pour la récupération des radeaux de sauvetage chargés. Le dispositif de mise à l'eau doit en outre être conçu de façon à empêcher le largage prématuré du radeau pendant la mise à l'eau et à permettre son largage lorsqu'il est à flot.

#### 7. Echelles d'embarquement

a) Des mains courantes doivent être prévues pour assurer la sécurité du passage entre le pont et le sommet de l'échelle, et vice versa.

b) Les marches de l'échelle doivent:

- i) être en bois dur, exemptes de noeuds ou autres irrégularités, être planées et ne comporter ni arêtes vives ni éclats, ou être dans un matériau adéquat ayant des propriétés équivalentes;
- ii) comporter une surface véritablement antidérapante obtenue soit en la rainurant dans le sens longitudinal, soit en lui appliquant un revêtement antidérapant approuvé;
- iii) compte non tenu de toute surface ou de tout revêtement antidérapant, mesurer au moins 480 millimètres de longueur, 115 millimètres de largeur et 25 millimètres d'épaisseur;
- iv) être placées à égale distance les unes des autres à intervalles de 300 millimètres au moins et de 380 millimètres au plus et être fixées de manière à être maintenues à l'horizontale.

c) Les cordages latéraux de l'échelle doivent être constitués par deux cordages en manille nus de chaque côté, ayant une circonférence de 65 millimètres au moins.

Chaque cordage doit être d'une seule longueur, sans joints au-dessous du barreau supérieur.

D'autres matériaux peuvent être utilisés à condition que leurs dimensions, leur résistance à la rupture, aux intempéries et à l'allongement et la manière dont ils adhèrent à la main équivalent au moins à celles du cordage en manille. Toutes les extrémités des cordages doivent être arrê-  
tées afin d'éviter qu'elles ne s'effilochent.»

## CHAPTER VIII

## EMERGENCY PROCEDURES, MUSTERS AND DRILLS

The existing text of chapter VIII (regulations 125 to 127) is replaced by the following:

## “Regulation 1

*Application*

Regulations of this chapter shall apply to new and existing vessels of 24 metres in length and over.

## Regulation 2

*General emergency alarm system, muster list and emergency instructions*

1. The general emergency alarm system shall be capable of sounding the general alarm signal consisting of seven or more short blasts followed by one long blast on the vessel's whistle or siren and additionally on an electrically operated bell or klaxon or other equivalent warning system which shall be powered from the vessel's main supply and the emergency source of electrical power required by regulation IV/17.

2. All vessels shall be provided with clear instructions for each crew member which shall be followed in case of emergency.

3. The muster list shall be posted up in several parts of the vessel and, in particular, in the wheelhouse, the engine room and in the crew accommodation and shall include the information specified in the following paragraphs.

4. The muster list shall specify details of the general alarm signal prescribed by paragraph 1 and also the action to be taken by the crew when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.

5. The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:

a) closing of watertight doors, fire doors, valves, scuppers, overboard shoots, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the vessel;

## CHAPITRE VIII

## CONSIGNES EN CAS D'URGENCE, ROLE D'APPEL ET EXERCICES

Remplacer le texte actuel du chapitre VIII (règles 125 à 127) par le texte suivant:

## «Règle 1

*Application*

Les règles du présent chapitre s'appliquent aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

## Règle 2

*Système d'alarme générale en cas de situation critique, rôle d'appel et consignes en cas de situation critique*

1. Le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir donner le signal d'alarme générale, consistant en sept coups brefs ou davantage, suivis d'un coup long, au moyen du sifflet ou de la sirène du navire et également d'une cloche ou d'un klaxon fonctionnant à l'électricité ou au moyen d'un autre système avertisseur équivalent, qui doit être alimenté par la source principale d'énergie électrique du navire et par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle IV/17.

2. Tous les navires doivent disposer à l'intention de chaque membre d'équipage, d'instructions précises qui doivent être suivies en cas de situation critique.

3. Le rôle d'appel doit être affiché à plusieurs endroits du navire et, en particulier, à la timonerie, dans la chambre des machines et dans les locaux de l'équipage, et doit contenir les renseignements spécifiés dans les paragraphes ci-après.

4. Le rôle d'appel doit fournir des précisions concernant le signal d'alarme générale prescrit au paragraphe 1 ainsi que les mesures que l'équipage doit prendre lorsque cette alarme est déclenchée. Le rôle d'appel doit également préciser de quelle façon l'ordre d'abandonner le navire sera donné.

5. Le rôle d'appel doit indiquer les fonctions assignées aux différents membres de l'équipage en ce qui concerne notamment:

a) la fermeture des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des sectionnements, des dalots, des conduits de décharge à la mer, des hublots, des claires-voies, des sabords et autres ouvertures analogues à bord du navire;

- b) equipping the survival craft and other life-saving appliances;
- c) preparation and launching of survival craft;
- d) general preparation of other life-saving appliances;
- e) use of communication equipment; and
- f) manning of fire parties assigned to deal with fires.

6. In vessels of less than 45 metres in length the Administration may permit relaxation of the requirements of paragraph 5 if satisfied that, due to the small number of crew members, no muster list is necessary.

7. The muster list shall specify which officers are assigned to ensure that the life-saving and fire appliances are maintained in good condition and are ready for immediate use.

8. The muster list shall specify substitutes for key persons who may become disabled, taking into account that different emergencies may call for different actions.

9. The muster list shall be prepared before the vessel proceeds to sea. After the muster list has been prepared, if any change takes place in the crew which necessitates an alteration in the muster list, the skipper shall either revise the list or prepare a new list.

### Regulation 3

#### *Abandon ship training and drills*

##### 1. Practice musters and drills

a) Each member of the crew shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. However, on vessels less than 45 metres in length, the Administration may modify this requirement, provided that at least one abandon ship and one fire drill is held at least every three months. The drills of the crew shall take place within 24 hours of the vessel leaving a port if more than 25 per cent of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular vessel in the previous muster.

The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of vessel for which this is impracticable.

- b) Each abandon ship drill shall include:
  - (i) summoning of crew to muster stations with the general emer-

- b) l'armement des embarcations, radeaux et autres engins de sauvetage;
- c) la préparation et la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage;
- d) la préparation générale des autres engins de sauvetage;
- e) l'emploi du matériel de radiocommunications;
- f) les effectifs des équipes d'incendie chargées de lutter contre les incendies.

6. Dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accorder une dérogation aux dispositions du paragraphe 5 si elle estime qu'en raison du nombre réduit des membres de l'équipage, un rôle d'appel n'est pas nécessaire.

7. Le rôle d'appel doit indiquer quels sont les officiers auxquels incombe la responsabilité de veiller à ce que les engins de sauvetage et dispositifs de lutte contre l'incendie soient maintenus en bon état de fonctionnement et puissent être employés immédiatement.

8. Le rôle d'appel doit prévoir des remplaçants pour les personnes occupant des postes clés qui peuvent être frappées d'incapacité, étant entendu que des situations différentes peuvent exiger des mesures différentes.

9. Le rôle d'appel doit être établi avant l'appareillage du navire.

Si, après l'établissement du rôle d'appel, la composition de l'équipage subit des modifications qui appellent des changements du rôle d'appel, le capitaine doit le réviser ou en établir un nouveau.

### Règle 3

#### *Formation et exercices en vue de l'abandon du navire*

##### 1. Appels et exercices

a) Tout membre de l'équipage doit participer à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie par mois au moins. Toutefois, l'Administration peut modifier cette prescription dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, à condition qu'un exercice d'abandon du navire et qu'un exercice d'incendie au minimum soient effectués au moins tous les trois mois. L'équipage doit effectuer ces exercices dans les 24 heures qui suivent le départ d'un port si plus de 25% des membres de l'équipage n'ont pas participé, dans le mois qui précède, à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie à bord du navire en question.

L'Administration peut admettre d'autres dispositions qui soient au moins équivalentes pour les catégories de navires à bord desquels cela n'est pas possible.

b) Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut:

- i) appeler l'équipage aux postes de rassemblement au moyen du sig-

- gency alarm and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship specified in the muster list;
- (ii) reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list;
  - (iii) checking that crew are suitably dressed;
  - (iv) checking that lifejackets are correctly donned;
- (v) lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching;
  - (vi) starting and operating the lifeboat engine;
  - (vii) operation of davits used for launching liferafts.
- c) Each fire drill shall include:
    - (i) reporting to stations and preparing for the duties described in the fire muster list;
    - (ii) starting of a fire pump, using at least the two required jets of water to show that the system is in proper working order;
    - (iii) checking of fireman's outfit and other personal rescue equipment;
    - (iv) checking of relevant communication equipment;
    - (v) checking the operation of watertight doors, fire doors, fire dampers and means of escape;
    - (vi) checking the necessary arrangements for subsequent abandoning of the vessel.
  - d) Different lifeboats shall, as far as practicable, be lowered in compliance with the requirements of subparagraph b)(v) at successive drills.
  - e) Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.
  - f) Each lifeboat shall be launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every 3 months during an abandon ship drill.
  - g) As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months.
  - h) If lifeboat and rescue boat launching drills are carried out with the vessel making headway, such drills shall, because of the dangers involved, be practised in sheltered waters only and under the supervision of an officer experienced in such drills.



- nal d'alarme générale et s'assurer qu'il a pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire indiqué dans le rôle d'appel;
- ii) rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel;
  - iii) s'assurer que l'équipage porte les vêtements appropriés;
  - iv) s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;
  - v) amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;
  - vi) mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner;
  - vii) faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage.
- c) Lors de chaque exercice d'incendie, il faut:
- i) rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel d'incendie;
  - ii) mettre en marche une pompe d'incendie en utilisant au moins les deux jets d'eau requis pour prouver que le système fonctionne de manière appropriée;
  - iii) vérifier l'équipement de pompier et autre matériel de sauvetage individuel;
  - iv) vérifier le matériel de radiocommunications approprié;
  - v) vérifier le fonctionnement des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des volets d'incendie et des moyens d'évacuation;
  - vi) contrôler les dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du navire.
- d) Dans la mesure du possible, des embarcations de sauvetage différentes doivent être amenées conformément aux prescriptions du sous-alinéa b) v) lors d'exercices successifs.
- e) Les exercices doivent, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'un cas de situation critique.
- f) Chaque embarcation de sauvetage doit être mise à l'eau avec, à son bord, l'équipage chargé de la faire fonctionner et elle doit être manoeuvrée dans l'eau au moins une fois tous les 3 mois au cours d'un exercice d'abandon du navire.
- g) Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, les canots de secours, autres que les embarcations de sauvetage qui servent aussi de canots de secours, doivent être mis à l'eau chaque mois avec, à leur bord, l'équipage qui leur est affecté, et ils doivent être manoeuvrés dans l'eau. Dans tous les cas, il doit être satisfait à cette prescription au moins une fois tous les 3 mois.
- h) Si les exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours sont effectués alors que le navire fait route, ces exercices doivent, en raison des risques que cela présente, être effectués dans des eaux abritées uniquement et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces exercices.

i) Emergency lighting for mustering and abandonment shall be tested at each abandon ship drill.

j) The drills may be adjusted according to the relevant equipment required by those regulations. However, if equipment is carried on a voluntary basis, it shall be used in the drills and the drills shall be adjusted accordingly.

## 2. On-board training and instructions

a) On-board training in the use of the vessel's life-saving appliances, including survival craft equipment, shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the vessel. However, if the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the vessel, such training shall be given not later than 2 weeks after the time of first joining the vessel.

b) Instructions in the use of the vessel's life-saving appliances and in survival at sea shall be given at the same intervals as the drills. Individual instruction may cover different parts of the vessel's life-saving system, but all the vessel's life-saving equipment and appliances shall be covered within any period of 2 months. Each member of the crew shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to:

(i) operation and use of the vessel's inflatable liferafts, including precautions concerning nailed shoes and other sharp objects;

(ii) problems of hypothermia, first-aid treatment for hypothermia and other appropriate first-aid procedures;

(iii) special instructions necessary for use of the vessel's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions.

c) On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every vessel fitted with such appliances. Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. This liferaft may be a special liferaft intended for training purposes only, which is not part of the vessel's life-saving equipment; such a special liferaft shall be conspicuously marked.

## 3. Records

The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, drills of other life-saving appliances and on-board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held.

i) L'éclairage de secours pour le rassemblement et l'abandon doit être mis à l'essai lors de chaque exercice d'abandon du navire.

j) Les exercices peuvent être adaptés en fonction du matériel pertinent prescrit par les présentes règles. Toutefois, si le matériel est transporté à bord du navire à titre volontaire, il doit être utilisé dans les exercices et ceux-ci doivent être adaptés en conséquence.

## 2. Formation et consignes données à bord

a) Une formation à l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage, doit être donnée à tout nouveau membre de l'équipage le plus tôt possible et, en tout cas, dans les 2 semaines qui suivent son embarquement à bord du navire. Toutefois, si le membre de l'équipage est affecté au navire par roulement à intervalles réguliers, cette formation doit lui être donnée dans les 2 semaines qui suivent son premier embarquement.

b) Des consignes sur l'utilisation des engins de sauvetage du navire et sur la survie en mer doivent être données aux mêmes intervalles que ceux prévus pour les exercices. Des consignes peuvent être données séparément sur les différents éléments du système de sauvetage du navire, mais l'ensemble de l'armement et des engins de sauvetage du navire doit être couvert tous les 2 mois. Chaque membre de l'équipage doit recevoir ces consignes qui doivent porter sur les points suivants, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive:

- i) fonctionnement et utilisation des radeaux de sauvetage gonflables du navire, y compris les précautions à prendre avec les chaussures cloutées et autres objets pointus;
- ii) problèmes propres à l'hypothermie, soins de première urgence à donner en cas d'hypothermie et dans d'autres cas appropriés;
- iii) connaissances spéciales nécessaires pour utiliser les engins de sauvetage du navire par gros temps et mer forte.

c) La formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage sous bossoirs doit être dispensée à bord de chaque navire muni de telles installations, au moins tous les 4 mois. Chaque fois que cela est possible, celle-ci doit comprendre le gonflage et la mise à l'eau d'un radeau de sauvetage. Ce radeau peut être un radeau spécial affecté uniquement à la formation, qui ne fait pas partie du matériel de sauvetage du navire. Le radeau spécial réservé à cet usage doit porter une marque très visible.

## 3. Mentions dans un journal de bord

Les dates auxquelles les appels ont lieu et le compte rendu des exercices d'abandon du navire, des exercices d'incendie, des exercices visant l'utilisation d'autres engins de sauvetage et des séances de formation à bord doivent être consignés par écrit dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Si l'appel, l'exercice ou la séance de formation n'ont pas intégralement lieu à la date prescrite, il est fait mention dans le journal de bord des conditions et de l'ampleur de l'appel, de l'exercice ou de la séance de formation qui a eu lieu.

#### 4. Training manual

a) A training manual shall be provided in each crew messroom and recreation room or in each crew cabin. The training manual, which may comprise several volumes, shall contain instructions and information, in easily understood terms illustrated wherever possible, on the life-saving appliances provided in the vessel and on the best methods of survival. Any part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual. The following shall be explained in detail:

- (i) donning of lifejackets and immersion suits, as appropriate;
- (ii) muster at the assigned stations;
- (iii) boarding, launching, and clearing the survival craft and rescue boats;
- (iv) method of launching from within the survival craft;
- (v) release from launching appliance;
- (vi) methods and use of devices for protection in launching areas, where appropriate;
- (vii) illumination in launching areas;
- (viii) use of all survival equipment;
- (ix) use of all detection equipment;
- (x) with the assistance of illustrations, the use of radio life-saving appliances;
- (xi) use of drogues;
- (xii) use of engine and accessories;
- (xiii) recovery of survival craft and rescue boats including stowage and securing;
- (xiv) hazards of exposure and the need for warm clothing;
- (xv) best use of the survival craft facilities in order to survive;
- (xvi) methods of retrieval, including the use of helicopter rescue gear (slings, baskets, stretchers), breeches-buoy and shore life-saving apparatus and vessel's line-throwing apparatus;
- (xvii) all other functions contained in the muster list and emergency instructions;
- (xviii) instructions for emergency repair of the life-saving appliances.

b) On vessels of less than 45 metres in length the Administration may permit relaxation of the requirements of subparagraph a). However, appropriate safety information shall be carried on board.

#### 4. Manuel de formation

a) Un manuel de formation doit être disponible dans tous les réfectoires et salles de loisirs de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Ce manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel. Le manuel doit contenir des renseignements détaillés sur les points suivants:

- i) manière d'endosser les brassières de sauvetage et les combinaisons d'immersion, selon le cas;
- ii) rassemblement aux postes assignés;
- iii) embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours, mise à l'eau et dégagement du bord du navire;
- iv) méthode de mise à l'eau depuis l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage;
- v) dégagement des dispositifs de mise à l'eau;
- vi) modes d'emploi et utilisation des dispositifs de protection dans les zones de mise à l'eau, le cas échéant;
- vii) éclairage dans les zones de mise à l'eau;
- viii) emploi de tous les dispositifs de survie;
- ix) emploi de tous les dispositifs de détection;
- x) démonstration illustrée de l'emploi des dispositifs de sauvetage radioélectriques;
- xi) emploi des ancres flottantes;
- xii) emploi des moteurs et des accessoires;
- xiii) récupération des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours, y compris l'arrimage et l'assujettissement;
- xiv) risques que présente l'exposition aux intempéries et nécessité d'avoir des vêtements chauds;
- xv) utilisation optimale des dispositifs à bord des embarcations ou radeaux de sauvetage afin d'assurer la survie;
- xvi) méthodes de récupération, notamment utilisation du matériel de sauvetage par hélicoptères (élingues, paniers, brancards), des bouées culottes et des appareils de survie à terre ainsi que de l'appareil lance-amarre du navire;
- xvii) toutes autres fonctions énumérées dans le rôle d'appel et dans les consignes en cas de situation critique;
- xviii) instructions pour les réparations d'urgence des engins de sauvetage.

b) A bord des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accepter qu'il soit dérogé aux prescriptions de l'alinéa a). Toutefois, des renseignements appropriés sur la sécurité doivent se trouver à bord.

## Regulation 4

*Training in emergency procedures*

The Administration shall take such measures as it may deem necessary to ensure that crews are adequately trained in their duties in the event of emergencies. Such training shall include, as appropriate:

- a) types of emergencies which may occur, such as collisions, fire and foundering;
- b) types of life-saving appliances normally carried on vessels;
- c) need to adhere to the principles of survival;
- d) value of training and drills;
- e) need to be ready for any emergency and to be constantly aware of:
  - (i) the information in the muster list, in particular:
    - each crew member’s specific duties in any emergency;
    - each crew member’s own survival station; and
    - the signals calling the crew to their survival craft or fire stations;
  - (ii) location of each crew member’s own lifejacket and spare life-jackets;
  - (iii) location of fire alarm controls;
  - (iv) means of escape;
  - (v) consequences of panic;
  - f) actions to be taken in respect to lifting persons from vessels and survival craft by helicopter;
  - g) actions to be taken when called to survival craft stations, including:
    - (i) putting on suitable clothing;
    - (ii) donning of lifejacket; and
    - (iii) collecting additional protection such as blankets, time permitting;
  - h) actions to be taken when required to abandon ship, such as:
    - (i) how to board survival craft from vessel and water; and
    - (ii) how to jump into the sea from a height and reduce the risk of injury when entering the water;
    - i) actions to be taken when in the water, such as:
      - (i) how to survive in circumstances of:
        - fire or oil on the water;

## Règle 4

*Connaissance des consignes en cas de situation critique*

L'Administration doit prendre les mesures qu'elle juge appropriées pour que l'équipage soit suffisamment entraîné aux fonctions qu'il doit remplir en cas de situation critique. Cet entraînement doit porter, selon le cas, sur ce qui suit:

- a) types de situations critiques pouvant se produire, telles qu'abordage, incendie et perte par le fond;
- b) types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires;
- c) nécessité de respecter les principes de survie;
- d) importance de la formation et des exercices;
- e) nécessité pour chacun d'être prêt à faire face à toute situation critique et de toujours connaître:
  - i) les renseignements figurant dans le rôle d'appel et en particulier:
    - les fonctions spécifiques de chaque membre de l'équipage dans toute situation critique;
    - la station d'embarcation ou de radeau de sauvetage à laquelle doit se rendre chaque membre de l'équipage;
    - les signaux invitant tous les membres de l'équipage à se rendre à leurs stations d'embarcation ou de radeau de sauvetage ou postes d'incendie;
  - ii) l'emplacement de sa brassière de sauvetage et des brassières de sauvetage de rechange;
  - iii) l'emplacement des commandes des avertisseurs d'incendie;
  - iv) les moyens d'évacuation;
  - v) les conséquences des réactions de panique;
- f) mesures à prendre pour le hissage par hélicoptère des personnes se trouvant à bord des navires et des embarcations et radeaux de sauvetage;
- g) mesures à prendre en cas d'appel aux stations d'embarcation ou de radeau de sauvetage et notamment:
  - i) mettre des vêtements appropriés;
  - ii) endosser une brassière de sauvetage;
  - iii) rassembler d'autres moyens de protection tels que des couvertures, si on en a le temps;
- h) mesures à prendre au cas où un navire doit être abandonné et y compris:
  - i) comment embarquer dans les embarcations ou les radeaux de sauvetage à partir des navires et de la mer;
  - ii) comment sauter à l'eau à partir d'une certaine hauteur et réduire les risques de blessures lors de l'entrée dans l'eau;
  - i) mesures à prendre dans l'eau, notamment:
    - i) comment survivre dans les cas suivants:
      - incendie ou présence d'hydrocarbures sur l'eau;

- cold conditions; and
- shark-infested waters;
- (ii) how to right a capsized survival craft;
- j) actions to be taken when aboard a survival craft, such as:
  - (i) getting the survival craft quickly clear of the vessel;
  - (ii) protection against cold or extreme heat;
  - (iii) using a drogue or sea-anchor;
  - (iv) keeping a look-out;
  - (v) recovering and caring for survivors;
  - (vi) facilitating detection by others;
  - (vii) checking equipment available for use in the survival craft and using it correctly; and
- (viii) remaining, so far as possible, in the vicinity;
- k) main dangers to survivors and the general principles of survival, including:
  - (i) precautions to be taken in cold climates;
  - (ii) precautions to be taken in tropical climates;
  - (iii) exposure to sun, wind, rain and sea;
  - (iv) importance of wearing suitable clothing;
  - (v) protective measures in survival craft;
  - (vi) effects of immersion in the water and of hypothermia;
  - (vii) importance of preserving body fluids;
  - (viii) protection against seasickness;
  - (ix) proper use of fresh water and food;
  - (x) effects of drinking seawater;
  - (xi) means available for facilitating detection by others; and
- (xii) importance of maintaining morale;
  - l) actions to be taken in respect to fire fighting:
    - (i) the use of fire hoses with different nozzles;
    - (ii) the use of fire extinguishers;
    - (iii) knowledge of the location of fire doors; and
    - (iv) the use of breathing apparatus.”

## CHAPTER IX

The existing chapter IX (regulations 128 to 146) is replaced by the following:



- basses températures;
- eaux infestées de requins;
- ii) comment redresser une embarcation ou un radeau de sauvetage qui a chaviré;
- j) mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, consistant notamment à:
  - i) écarter rapidement l'embarcation ou le radeau de sauvetage du navire;
  - ii) se protéger du froid ou d'une chaleur extrême;
  - iii) utiliser une ancre flottante;
  - iv) assurer une veille visuelle;
  - v) recueillir les survivants et leur administrer des soins;
  - vi) faciliter le repérage par d'autres personnes;
  - vii) vérifier le matériel disponible à bord des embarcations ou des radeaux de sauvetage et utiliser ce matériel de manière appropriée;
  - viii) rester, dans la mesure du possible, dans le voisinage;
  - k) principaux dangers auxquels sont exposés les survivants et principes généraux de survie, y compris:
    - i) précautions à prendre dans les climats froids;
    - ii) précautions à prendre dans les climats tropicaux;
    - iii) exposition au soleil, au vent, à la pluie et à la mer;
    - iv) importance d'un habillement approprié;
    - v) mesures de protection à bord des embarcations et radeaux de sauvetage;
    - vi) effets de l'immersion dans l'eau et de l'hypothermie;
    - vii) importance de la conservation des liquides de l'organisme;
    - viii) protection contre le mal de mer;
    - ix) emploi approprié de l'eau douce et des aliments;
    - x) effets résultant de l'ingestion d'eau de mer;
    - xi) moyens disponibles pour faciliter le repérage par d'autres personnes;
    - xii) importance du maintien d'un bon moral;
    - l) mesures à prendre en ce qui concerne la lutte contre l'incendie:
      - i) utilisation des manches d'incendie avec différents ajutages;
      - ii) utilisation des extincteurs d'incendie;
      - iii) connaissance de l'emplacement des portes d'incendie;
      - iv) utilisation d'un appareil respiratoire.»

## CHAPITRE IX

Remplacer le texte actuel du chapitre IX (règles 128 à 146) par le texte suivant:

## “RADIOCOMMUNICATIONS

## PART A

## APPLICATION AND DEFINITIONS

## Regulation 1

*Application*

1. Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to new and existing vessels of 45 metres in length and over.

However, for existing vessels, the Administration may defer the implementation of the requirements until 1 February 1999, or the date of entry into force of the Protocol, whichever occurs later.

2. No provision in this chapter shall prevent the use by any vessel, survival craft or person in distress of any means at their disposal to attract attention, make known their position and obtain help.

## Regulation 2

*Terms and definitions*

1. For the purpose of this chapter, the following terms shall have the meanings defined below:

a) “Bridge-to-bridge communications” means safety communications between vessels from the position from which the vessels are normally navigated.

b) “Continuous watch” means that the radio watch concerned shall not be interrupted other than for brief intervals when the vessel’s receiving capability is impaired or blocked by its own communications or when the facilities are under periodical maintenance or checks.

c) “Digital selective calling (DSC)” means a technique using digital codes which enables a radio station to establish contact with, and transfer information to, another station or group of stations, and complying with the relevant recommendations of the International Radio Consultative Committee (CCIR).

d) “Direct-printing telegraphy” means automated telegraphy techniques which comply with the relevant recommendations of the International Radio Consultative Committee (CCIR).

e) “General radiocommunications” means operational and public correspondence traffic, other than distress, urgency and safety messages, conducted by radio.

## «RADIOCOMMUNICATIONS

## PARTIE A

## APPLICATION ET DEFINITIONS

## Règle 1

*Application*

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

Toutefois, l'Administration peut retarder la mise en oeuvre des dispositions applicables aux navires existants jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Protocole, si celle-ci est ultérieure.

2. Aucune disposition du présent chapitre ne peut empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

## Règle 2

*Termes et définitions*

1. Pour l'application du présent chapitre, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous:

a) «Communications de passerelle à passerelle» désigne les communications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.

b) «Veille permanente» signifie que la veille radioélectrique en question ne doit pas être interrompue si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception du navire est gênée ou empêchée par les communications que ce navire effectue ou pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

c) «Appel sélectif numérique (ASN)» désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

d) «Télégraphie à impression directe» désigne des techniques de télégraphie automatiques qui satisfont aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

e) «Radiocommunications d'ordre général» désigne le trafic ayant trait à l'exploitation et à la correspondance publique, autre que les messages de détresse, d'urgence et de sécurité, qui est acheminé au moyen de la radioélectricité.

f) "INMARSAT" means the Organization established by the Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) adopted on 3 September 1976.

g) "International NAVTEX Service" means the co-ordinated broadcast and automatic reception on 518 kHz of maritime safety information by means of narrow-band direct-printing telegraphy using the English language.

h) "Locating" means the finding of ships, vessels, aircraft, units or persons in distress.

i) "Maritime safety information" means navigational and meteorological warnings, meteorological forecasts and other urgent safety related messages broadcast to vessels.

j) "Polar orbiting satellite service" means a service which is based on polar orbiting satellites which receive and relay distress alerts from satellite EPIRBs and which provides their position.

k) "Radio Regulations" means the Radio Regulations annexed to, or regarded as being annexed to, the most recent International Telecommunication Convention which is in force at any time.

l) "Sea area A1" means an area within the radiotelephone coverage of at least one VHF coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Party.

m) "Sea area A2" means an area, excluding sea area A1, within the radiotelephone coverage of at least one MF coast station in which continuous DSC alerting is available, as may be defined by a Party.

n) "Sea area A3" means an area, excluding sea areas A1 and A2, within the coverage of an INMARSAT geostationary satellite in which continuous alerting is available.

o) "Sea area A4" means an area outside sea areas A1, A2 and A3.

2. All other terms and abbreviations which are used in this chapter and which are defined in the Radio Regulations shall have the meanings as defined in those Regulations.

### Regulation 3

#### *Exemptions*

1. The Parties to the Protocol consider it highly desirable not to deviate from the requirements of this chapter; nevertheless the Admini-

f) «INMARSAT» désigne l'Organisation créée en vertu de la Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), adoptée le 3 septembre 1976.

g) «Service NAVTEX international» désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 518 kHz de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue anglaise.

h) «Repérage» désigne la localisation de navires, d'aéronefs, d'unités ou de personnes en détresse.

i) «Renseignements sur la sécurité maritime» désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

j) «Service par satellites sur orbite polaire» désigne un service qui repose sur l'utilisation de satellites sur orbite polaire pour la réception et la retransmission des alertes de détresse émanant de RLS par satellite et qui permet d'en déterminer la position.

k) «Règlement des radiocommunications» désigne le Règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

l) «Zone océanique A1» désigne une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par une Partie.

m) «Zone océanique A2» désigne une zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par une Partie.

n) «Zone océanique A3» désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

o) «Zone océanique A4» désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

2. Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans le présent chapitre et qui sont définies dans le Règlement des radiocommunications ont les significations données dans ledit règlement.

### Règle 3

#### *Exemptions*

1. Les Parties au Protocole estiment qu'il est particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre; néan-

stration may grant partial or conditional exemptions to individual vessels from the requirements of regulations 6 to 10 and 14(7) provided:

- a) such vessels comply with the functional requirements of regulation 4; and
- b) the Administration has taken into account the effect such exemptions may have upon the general efficiency of the service for the safety of all ships and vessels.

2. An exemption may be granted under paragraph 1 only:

- a) if the conditions affecting safety are such as to render the full application of regulations 6 to 10 and 14(7) unreasonable or unnecessary; or
- b) in exceptional circumstances, for a single voyage outside the sea area or sea areas for which the vessel is equipped; or
- c) when the vessel will be taken permanently out of service within two years of the date of entry into force of the Protocol, or 1 February 1999, whichever occurs later, for the application of a requirement of this chapter.

3. Each Administration shall submit to the Organization, as soon as possible after the first of January in each year, a report showing all exemptions granted under paragraphs 1 and 2 during the previous calendar year and giving the reasons for granting such exemptions.

#### Regulation 4

##### *Functional requirements*

Every vessel, while at sea, shall be capable:

- a) except as provided in regulations 7 1a) and 9 1d) (iii), of transmitting ship-to-shore distress alerts by at least two separate and independent means, each using a different radiocommunication service;
- b) of receiving shore-to-ship distress alerts;
- c) of transmitting and receiving ship-to-ship distress alerts;
- d) of transmitting and receiving search and rescue co-ordinating communications;
- e) of transmitting and receiving on-scene communications;
- f) of transmitting and, as required by regulation X/3 6, receiving signals for locating;
- g) of transmitting and receiving maritime safety information;
- h) of transmitting and receiving general radiocommunications to and from shore-based radio systems or networks subject to regulation 14(8), and

moins, l'Administration peut accorder à titre individuel, à certains navires, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions des règles 6 à 10 et 14(7), à condition:

- a) que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à la règle 4; et
- b) que l'Administration ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité de tous les navires.

2. Une exemption de l'application d'une prescription du présent chapitre peut être seulement accordée aux termes du paragraphe 1:

- a) si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des règles 6 à 10 et 14(7) n'est ni raisonnable ni nécessaire;
- b) dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé; ou
- c) si le navire doit être définitivement retiré du service dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole, ou du 1<sup>er</sup> février 1999 si cette dernière date est postérieure.

3. Chaque Administration doit soumettre à l'Organisation, dès que possible après le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes 1 et 2 au cours de l'année civile précédente et donnant les motifs de ces exemptions.

#### Règle 4

##### *Fonctions à assurer*

Tout navire à la mer doit pouvoir:

- a) sous réserve des dispositions des règles 7 1 a) et 9 1 d) iii), émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent;
- b) recevoir des alertes de détresse dans le sens côtière-navire;
- c) émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;
- d) émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;
- e) émettre et recevoir des communications sur place;
- f) émettre et, conformément aux prescriptions de la règle X/3 6, recevoir des signaux destinés au repérage;
- g) émettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime;
- h) émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 de la règle 14; et

- i) of transmitting and receiving bridge-to-bridge communications.

## PART B

## SHIP REQUIREMENTS

## Regulation 5

*Radio installations*

1. Every vessel shall be provided with radio installations capable of complying with the functional requirements prescribed by regulation 4 throughout its intended voyage and, unless exempted under regulation 3, complying with the requirements of regulation 6 and, as appropriate for the sea area or areas through which it will pass during its intended voyage, the requirements of either regulation 7, 8, 9 or 10.

2. Every radio installation shall:

- a) be so located that no harmful interference of mechanical, electrical or other origin affects its proper use, and so as to ensure electromagnetic compatibility and avoidance of harmful interaction with other equipment and systems;

- b) be so located as to ensure the greatest possible degree of safety and operational availability;

- c) be protected against harmful effects of water, extremes of temperature and other adverse environmental conditions;

- d) be provided with reliable, permanently arranged electrical lighting, independent of the main and emergency sources of electrical power, for the adequate illumination of the radio controls for operating the radio installation; and

- e) be clearly marked with the call sign, the ship station identity and other codes as applicable for the use of the radio installation.

3. Control of the VHF radiotelephone channels, required for navigational safety, shall be immediately available on the navigating bridge convenient to the conning position and, where necessary, facilities should be available to permit radiocommunications from the wings of the navigating bridge. Portable VHF equipment may be used to meet the latter provision.

## Regulation 6

*Radio equipment – general*

1. Except as provided in regulation 9(4) every vessel shall be provided with:



- i) émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

PARTIE B

PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

Règle 5

*Installations radioélectriques*

1. Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de la règle 4 sur les fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la règle 3, aux prescriptions de la règle 6 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions des règles 7, 8, 9 ou 10.

2. Toute installation radioélectrique:

a) doit être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement et de façon à assurer sa compatibilité électromagnétique avec les autres équipements et systèmes et à éviter toute interaction nuisible de ces matériels;

b) doit être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles;

c) doit être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables;

d) doit être munie d'un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante les commandes radioélectriques nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique; et

e) doit comporter bien en évidence une inscription de l'indicatif d'appel, de l'identité de la station du navire et des autres codes qui peuvent servir à l'exploitation de l'installation radioélectrique.

3. La commande des voies radiotéléphoniques en ondes métriques requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où le navire est commandé; au besoin, il devrait être possible d'établir des liaisons radiotéléphoniques depuis les ailes de la passerelle de navigation. Il peut être satisfait à cette dernière disposition en utilisant du matériel à ondes métriques portatif.

Règle 6

*Matériel radioélectrique – Dispositions générales*

1. Sauf disposition contraire de la règle 9(4), tout navire doit être pourvu:

- a) a VHF radio installation capable of transmitting and receiving:
  - (i) DSC on the frequency 156.525 MHz (channel 70). It shall be possible to initiate the transmission of distress alerts on channel 70 from the position from which the vessel is normally navigated; and
  - (ii) radiotelephony on the frequencies 156.300 MHz (channel 6), 156.650 MHz (channel 13) and 156.800 MHz (channel 16);
- b) a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on VHF channel 70 which may be separate from, or combined with, that required by subparagraph a)(i);
- c) a radar transponder capable of operating in the 9 GHz band, which:
  - (i) shall be so stowed that it can be easily utilized; and
  - (ii) may be one of those required by regulation VII/14 for a survival craft;
- d) a receiver capable of receiving international NAVTEX service broadcasts if the vessel is engaged on voyages in any area in which an international NAVTEX service is provided;
- e) a radio facility for reception of maritime safety information by the INMARSAT enhanced group calling system if the vessel is engaged on voyages in any area of INMARSAT coverage but in which an international NAVTEX service is not provided. However, vessels engaged exclusively on voyages in areas where an HF direct-printing telegraphy maritime safety information service is provided and fitted with equipment capable of receiving such service, may be exempted from this requirement;
- f) subject to the provisions of regulation 7(3), a satellite emergency position-indicating radio beacon (satellite EPIRB) which shall be:
  - (i) capable of transmitting a distress alert either through the polar orbiting satellite service operating in the 406 MHz band or, if the vessel is engaged only on voyages within INMARSAT coverage, through the INMARSAT geostationary satellite service operating in the 1.6 GHz band;
  - (ii) installed in an easily accessible position;
  - (iii) ready to be manually released and capable of being carried by one person into a survival craft;
  - (iv) capable of floating free if the vessel sinks and of being automatically activated when afloat; and
  - (v) capable of being activated manually.

- a) d'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir:
- i) par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire; et
  - ii) en radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (voie 6 156,650 MHz (voie 13 et 156,800 MHz (voie 16);
  - b) d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa a) i) ou y être incorporée;
  - c) d'un répondeur radar pouvant fonctionner dans la bande des 9 GHz:
    - i) qui doit être arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement; et
    - ii) qui peut être l'un de ceux prescrits à la règle VII/14 pour les embarcations et radeaux de sauvetage;
    - d) d'un récepteur permettant de recevoir les messages diffusés dans le cadre du service NAVTEX international, si le navire effectue des voyages dans une zone où un service NAVTEX international est assuré;
    - e) d'un dispositif radioélectrique permettant de recevoir les renseignements sur la sécurité maritime diffusés dans le cadre du système d'appel de groupe amélioré d'INMARSAT, si le navire effectue des voyages dans une zone couverte par INMARSAT mais où un service NAVTEX international n'est pas assuré. Peuvent toutefois être exemptés de l'application de cette prescription les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans des zones où il est assuré un service de diffusion télégraphique à impression directe, sur ondes décimétriques, de renseignements sur la sécurité maritime et qui sont équipés de matériel permettant de recevoir ces émissions.
  - f) sous réserve des dispositions de la règle 7(3), d'une radiobalise de localisation des sinistres par satellite (RLS par satellite) qui doit:
    - i) pouvoir émettre une alerte de détresse soit dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire fonctionnant dans la bande des 406 MHz, soit, si le navire effectue seulement des voyages à l'intérieur de zones couvertes par INMARSAT, dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT fonctionnant dans la bande des 1,6 GHz;
    - ii) être installée dans un endroit d'accès aisé;
    - iii) pouvoir être facilement délogée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;
    - iv) pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et
    - v) pouvoir être déclenchée manuellement.

2. Until 1 February 1999 or until such other date as may be determined by the Maritime Safety Committee of the Organization, every vessel shall, in addition, be fitted with a radio receiver capable of maintaining a radiotelephone distress frequency watch on 2,182 kHz.

3. Until 1 February 1999 if the Protocol enters into force earlier than that date, every vessel shall, unless the vessel is engaged on voyages in sea area A1 only, be fitted with a device for generating the radiotelephone alarm signal on the frequency 2,182 kHz.

4. The Administration may exempt vessels constructed on or after 1 February 1997 from the requirements prescribed by paragraphs 2 and 3.

#### Regulation 7

##### *Radio equipment – Sea area A1*

1. In addition to meeting the requirements of regulation 6, every vessel engaged on voyages exclusively in sea area A1 shall be provided with a radio installation capable of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts from the position from which the vessel is normally navigated, operating either:

a) on VHF using DSC; this requirement may be fulfilled by the EPIRB prescribed by paragraph 3, either by installing the EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated; or

b) through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regulation 6 (1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated; or

c) if the vessel is engaged on voyages within coverage of MF coast stations equipped with DSC, on MF using DSC; or

d) on HF using DSC; or

e) through the INMARSAT geostationary satellite service; this requirement may be fulfilled by:

(i) an INMARSAT ship earth station; or

(ii) the satellite EPIRB, required by regulation 6(1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated.

2. The VHF radio installation, required by regulation 6(1)a), shall also be capable of transmitting and receiving general radiocommunications using radiotelephony.

3. Vessels engaged on voyages exclusively in sea area A1 may carry, in lieu of the satellite EPIRB required by regulation 6(1)f), an EPIRB which shall be:

2. Jusqu'au 1er février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire doit, en plus, être équipé d'un récepteur radioélectrique permettant d'assurer une veille radiotéléphonique sur la fréquence de détresse 2182 kHz.

3. Jusqu'au 1er février 1999 si le Protocole entre en vigueur avant cette date, tout navire doit, à moins qu'il n'effectue des voyages uniquement dans la zone océanique A1, être équipé d'un dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur la fréquence 2182 kHz.

4. L'Administration peut exempter les navires construits le 1er février 1997 ou après cette date des prescriptions des paragraphes 2 et 3.

#### Règle 7

##### *Matériel radioélectrique – Zone océanique A1*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 doit être pourvu d'une installation radioélectrique qui puisse déclencher l'émission d'alertes de détresse, dans le sens navire-côtière, depuis le poste de navigation habituel du navire, et qui fonctionne:

a) soit sur ondes métriques par ASN; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS prescrite au paragraphe 3, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

b) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

c) soit sur ondes hectométriques par ASN, si le navire effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques;

d) soit sur ondes décamétriques par ASN;

e) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant:

i) une station terrienne de navire INMARSAT; ou

ii) la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. L'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 6(1)a) doit permettre en outre d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie.

3. Les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 peuvent, au lieu de la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), avoir à bord une RLS qui doit:

- a) capable of transmitting a distress alert using DSC on VHF channel 70 and providing for locating by means of a radar transponder operating in the 9 GHz band;
- b) installed in an easily accessible position;
- c) ready to be manually released and capable of being carried by one person into a survival craft;
- d) capable of floating free if the vessel sinks and being automatically activated when afloat; and
- e) capable of being activated manually.

#### Regulation 8

##### *Radio equipment – Sea areas A1 and A2*

1. In addition to meeting the requirements of regulation 6, every vessel engaged on voyages beyond sea area A1, but remaining within sea area A2, shall be provided with:

a) an MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress and safety purposes, on the frequencies:

- (i) 2,187.5 kHz using DSC; and
- (ii) 2,182 kHz using radiotelephony;
- b) a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2,187.5 kHz which may be separate from, or combined with, that required by subparagraph a)(i); and
- c) means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service other than MF operating either:

- (i) through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regulation 6(1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated; or
- (ii) on HF using DSC; or
- (iii) through the INMARSAT geostationary satellite service; this requirement may be fulfilled by an INMARSAT ship earth station, or by the satellite EPIRB, required by regulation 6(1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated.

2. It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1a) and 1c) from the position from which the vessel is normally navigated.

3. The vessel shall, in addition, be capable of transmitting and receiving general radiocommunications using radiotelephony or direct-printing telegraphy by either:

- a) pouvoir émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en ondes métriques et permettre le repérage par un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz;
- b) être installée dans un endroit d'accès aisé;
- c) pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;
- d) pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et
- e) pouvoir être déclenchée manuellement.

#### Règle 8

##### *Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1 et A2*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà de la zone océanique A1 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A2 doit être pourvu:

a) d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences:

- i) 2187,5 kHz par ASN; et
- ii) 2182 kHz en radiotéléphonie;

b) d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa a) i) ou y être incorporée; et

c) de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes hectométriques et qui fonctionne:

- i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être installée à proximité du poste de navigation habituel du navire ou être déclenchée à distance depuis ce poste;
- ii) soit sur ondes décamétriques par ASN;
- iii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant une station terrienne de navire INMARSAT ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Les installations radioélectriques spécifiées au paragraphe 1a) et c) doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

3. Le navire doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant:

- a) a radio installation operating on working frequencies in the bands between 1,605 kHz and 4,000 kHz or between 4,000 kHz and 27,500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by paragraph 1a); or
- b) an INMARSAT ship earth station.

4. The Administration may exempt vessels constructed before 1 February 1997 which are engaged exclusively on voyages within sea area A2 from the requirements of regulations 6(1)a(i) and 6(1)b) provided such vessels maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16.

This watch shall be kept at the position from which the vessel is normally navigated.

#### Regulation 9

##### *Radio equipment – Sea areas A1, A2 and A3*

1. In addition to meeting the requirements of regulation 6, every vessel engaged on voyages beyond sea areas A1 and A2, but remaining within sea area A3, shall, if it does not comply with the requirements of paragraph 2, be provided with:

- a) an INMARSAT ship earth station capable of:
  - (i) transmitting and receiving distress and safety communications using direct-printing telegraphy;
  - (ii) initiating and receiving distress priority calls;
  - (iii) maintaining watch for shore-to-ship distress alerts, including those directed to specifically defined geographical areas;
  - (iv) transmitting and receiving general radiocommunications, using either radiotelephony or direct-printing telegraphy; and
- b) an MF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress and safety purposes, on the frequencies:
  - (i) 2,187.5 kHz using DSC; and
  - (ii) 2,182 kHz using radiotelephony; and
  - c) a radio installation capable of maintaining a continuous DSC watch on the frequency 2,187.5 kHz which may be separate from or combined with that required by subparagraph b)(i); and
  - d) means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radio service operating either:
    - (i) through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regulation 6 1f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated; or



a) soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1a);

b) soit une station terrienne de navire INMARSAT.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6(1)a) i) et 6(1) b) les navires construits avant le 1er février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A2, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

#### Règle 9

##### *Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1, A2 et A3*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 2, être pourvu:

a) d'une station terrienne de navire INMARSAT qui permette:

i) d'émettre et de recevoir des communications de détresse et de sécurité en utilisant la télégraphie à impression directe;

ii) de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires;

iii) de maintenir une veille pour la réception des alertes de détresse émises dans le sens côtière-navire, y compris celles qui sont destinées à des zones géographiques spécifiquement définies;

iv) d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant soit la radiotéléphonie, soit la télégraphie à impression directe; et

b) d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences:

i) 2 187,5 kHz par ASN; et

ii) 2 182 kHz en radiotéléphonie; et

c) d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa b) i) ou y être incorporée; et

d) de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne:

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

- (ii) on HF using DSC; or
- (iii) through the INMARSAT geostationary satellite service, by an additional ship earth station or by the satellite EPIRB required by regulation 6(1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated.

2. In addition to meeting the requirements of regulation 6, every vessel engaged on voyages beyond sea areas A1 and A2, but remaining within sea area A3, shall, if it does not comply with the requirements of paragraph 1, be provided with:

a) an MF/HF radio installation capable of transmitting and receiving, for distress and safety purposes, on all distress and safety frequencies in the bands between 1,605 kHz and 4,000 kHz and between 4,000 kHz and 27,500 kHz:

- (i) using DSC;
- (ii) using radiotelephony; and
- (iii) using direct-printing telegraphy; and
- b) equipment capable of maintaining DSC watch on 2,187.5 kHz, 8,414.5 kHz and on at least one of the distress and safety DSC frequencies 4,207.5 kHz, 6312 kHz, 12,577 kHz or 16,804.5 kHz; at any time, it shall be possible to select any of these DSC distress and safety frequencies. This equipment may be separate from, or combined with, the equipment required by subparagraph a); and

c) means of initiating the transmission of ship-to-shore distress alerts by a radiocommunication service other than HF operating either:

- (i) through the polar orbiting satellite service on 406 MHz; this requirement may be fulfilled by the satellite EPIRB, required by regulation 6(1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated; or
- (ii) through the INMARSAT geostationary satellite service; this requirement may be fulfilled by an INMARSAT ship earth station or the satellite EPIRB, required by regulation 6(1)f), either by installing the satellite EPIRB close to, or by remote activation from, the position from which the vessel is normally navigated; and

d) in addition, vessels shall be capable of transmitting and receiving general radiocommunications using radiotelephony or direct-printing telegraphy by an MF/HF radio installation operating on working frequencies in the bands between 1,605 kHz and 4,000 kHz and between 4,000 kHz and 27,500 kHz. This requirement may be fulfilled by the addition of this capability in the equipment required by subparagraph a).

- ii) soit sur ondes décimétriques par ASN;
- iii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT, en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 1, être pourvu:

a) d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décimétriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1605 kHz et 4000 kHz et entre 4000 kHz et 27 500 kHz au moyen:

- i) de l'ASN;
- ii) de la radiotéléphonie; et i
- iii) de la télégraphie à impression directe; et

b) d'un appareil permettant de maintenir une veille par ASN sur les fréquences 2187,5 kHz et 8414,5 kHz et sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz; il doit être possible, à tout moment, de choisir l'une quelconque de ces fréquences ASN de détresse et de sécurité. Cet appareil peut être distinct du matériel prescrit à l'alinéa a) ou y être incorporé; et

c) de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière dans le cadre d'un service de radio-communications qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes décimétriques et qui fonctionne:

- i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à l'alinéa f) du paragraphe 1 de la règle 6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;
- ii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant une station terrienne de navire INMARSAT ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6(1)f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste; et

d) en outre, les navires doivent pouvoir émettre et recevoir des radio-communications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décimétriques fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1605 kHz et 4000 kHz et

3. It shall be possible to initiate transmission of distress alerts by the radio installations specified in paragraphs 1a), 1b), 1d), 2a) and 2c) from the position from which the vessel is normally navigated.

4. The Administration may exempt vessels constructed before 1 February 1997 and engaged exclusively on voyages within sea areas A2 and A3 from the requirements of regulations 6(1a)(i) and 6(1b) provided such vessels maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16.

This watch shall be kept at the position from which the vessel is normally navigated.

#### Regulation 10

##### *Radio equipment – Sea areas A1, A2, A3 and A4*

1. In addition to meeting the requirements of regulation 6, vessels engaged on voyages in all sea areas shall be provided with the radio installations and equipment required by regulation 9(2), except that the equipment required by regulation 9(2c)(ii), shall not be accepted as an alternative to that required by regulation 9(2c)(i) which shall always be provided. In addition, vessels engaged on voyages in all sea areas shall comply with the requirements of regulation 9(3).

2. The Administration may exempt vessels constructed before 1 February 1997 and engaged exclusively on voyages within sea areas A2, A3 and A4 from the requirements of regulations 6(1a)(i) and 6(1b) provided such vessels maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16.

This watch shall be kept at the position from which the vessel is normally navigated.

#### Regulation 11

##### *Watches*

1. Every vessel, while at sea, shall maintain a continuous watch:
  - a) on VHF DSC channel 70, if the vessel, in accordance with the requirements of regulation 6(1b), is fitted with a VHF radio installation;
  - b) on the distress and safety DSC frequency 2,187.5 kHz, if the vessel, in accordance with the requirements of regulation 8(1b) or 9(1c), is fitted with an MF radio installation;
  - c) on the distress and safety DSC frequencies 2,187.5 kHz and 8,414.5 kHz and also on at least one of the distress and safety DSC frequencies 4,207.5 kHz, 6,312 kHz, 12,577 kHz or 16,804.5 kHz, approp-

entre 4000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit à l'alinéa a).

3. Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1a), 1b), 1d), 2a) et 2c) doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6 1 a) i) et 6 1 b) les navires construits avant le 1er février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2 et A3, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

#### Règle 10

##### *Matériel radioélectrique – Zones océaniques A1, A2, A3 et A4*

1. Outre qu'ils doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 6, les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent être pourvus des installations et du matériel radioélectriques prescrits à la règle 9(2), à cette exception près que le matériel prescrit à la règle 9(2)c) ii) ne doit pas être accepté en remplacement de celui prescrit à la règle 9(2)c) i) qui doit toujours être mis en place. Les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent satisfaire, en outre, aux prescriptions de la règle 9(3).

2. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6(1)a) i) et 6(1)b) les navires construits avant le 1er février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2, A3 et A4, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques.

Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

#### Règle 11

##### *Veilles*

1. Tout navire à la mer doit assurer une veille permanente:

a) par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 6(1)b), équipé d'une installation radioélectrique à ondes métriques;

b) sur la fréquence ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 8(1)b) ou de la règle 9(1)c), équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques;

c) sur les fréquences ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN de détresse

riate to the time of day and the geographical position of the vessel, if the vessel, in accordance with the requirements of regulation 9(2)b) or 10(1), is fitted with an MF/HF radio installation.

This watch may be kept by means of a scanning receiver;

d) for satellite shore-to-ship distress alerts, if the vessel, in accordance with the requirements of regulation 9(1)a), is fitted with an INMARSAT ship earth station.

2. Every vessel, while at sea, shall maintain a radio watch for broadcasts of maritime safety information on the appropriate frequency or frequencies on which such information is broadcast for the area in which the vessel is navigating.

3. Until 1 February 1999 or until such other date as may be determined by the Maritime Safety Committee of the Organization, every vessel, while at sea, shall maintain, when practicable, a continuous listening watch on VHF channel 16. This watch shall be kept at the position from which the vessel is normally navigated.

4. Until 1 February 1999 or until such other date as may be determined by the Maritime Safety Committee of the Organization, every vessel, while at sea, shall maintain, when practicable, a continuous watch on the radiotelephone distress frequency 2,182 kHz. This watch shall be kept at the position from which the vessel is normally navigated.

#### Regulation 12

##### *Sources of energy*

1. There shall be available at all times, while the vessel is at sea, a supply of electrical energy sufficient to operate the radio installations and to charge any batteries used as part of a reserve source or sources of energy for the radio installations.

2. A reserve source or sources of energy shall be provided on every vessel, to supply radio installations, for the purpose of conducting distress and safety radiocommunications, in the event of failure of the vessel's main and emergency sources of electrical power. The reserve source or sources of energy shall be capable of simultaneously operating the VHF radio installation required by regulation 6 1a) and, as appropriate for the sea area or sea areas for which the vessel is equipped, either the MF radio installation required by regulation 8 1a), the MF/HF radio installation required by regulation 9 2a) or 10 (1), or the INMARSAT ship earth station required by regulation 9 1a) and any of the additional loads mentioned in paragraphs 4, 5 and 8 for a period of at least:

et de sécurité 4 207,5 kHz, 6312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est, en application des prescriptions de la règle 9 2 b) ou de la règle 10(1), équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques.

Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration;

d) pour les alertes de détresse transmises par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 9 1 a), équipé d'une station terrienne de navire INMARSAT.

2. Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de renseignements sur la sécurité maritime sur la fréquence ou les fréquences de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve.

3. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

4. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, assurer une veille permanente sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2182 kHz. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

## Règle 12

### *Sources d'énergie*

1. Une source d'énergie électrique suffisante pour faire fonctionner les installations radioélectriques et pour charger toutes les batteries faisant partie de la ou des sources d'énergie de réserve des installations radioélectriques doit être disponible en permanence pendant que le navire est à la mer.

2. Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout navire pour alimenter les installations radioélectriques afin d'assurer les communications de détresse et de sécurité, en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours du navire. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 6 1 a), selon la ou les zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle 8 1 a), soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle 9 2 a) ou à la règle 10 l), soit la station terrienne de navire INMARSAT prescrite à la règle 9 1 a) et l'une des charges supplémentaires mentionnées aux paragraphes 4, 5 et 8, pendant une durée d'au moins:

- a) on new vessels:
  - (i) three hours, or
  - (ii) one hour, if the emergency source of electrical power complies fully with all relevant requirements of regulation IV/17 including the requirements to supply the radio installations and is capable of serving for a period of at least six hours;
- b) on existing vessels:
  - (i) six hours, if the emergency source of electrical power is not provided or does not comply fully with all relevant requirements of regulation IV/17 including the requirements to supply the radio installations; or
  - (ii) three hours, if the emergency source of electrical power complies fully with all relevant requirements of regulation IV/17 including the requirements to supply the radio installations; or
  - (iii) one hour, if the emergency source of electrical power complies fully with all relevant requirements of regulation IV/17 including the requirements to supply the radio installations and is capable of serving for a period of at least six hours.

The reserve source or sources of energy need not supply independent HF and MF radio installations at the same time.

3. The reserve source or sources of energy shall be independent of the propelling power of the vessel and the vessel's electrical system.

4. Where, in addition to the VHF radio installation, two or more of the other radio installations, referred to in paragraph 2, can be connected to the reserve source or sources of energy, they shall be capable of simultaneously supplying, for the period specified, as appropriate, in paragraph 2a) or 2b), the VHF radio installation and:

- a) all other radio installations which can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time; or
- b) whichever of the other radio installations will consume the most power, if only one of the other radio installations can be connected to the reserve source or sources of energy at the same time as the VHF radio installation.

5. The reserve source or sources of energy may be used to supply the electrical lighting required by regulation 5 2d).

6. Where a reserve source of energy consists of a rechargeable accumulator battery or batteries:

- a) a means of automatically charging such batteries shall be provided which shall be capable of recharging them to minimum capacity requirements within 10 hours; and



- a) à bord des navires neufs:
  - i) trois heures, ou
  - ii) une heure, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques, et peut assurer une alimentation en énergie pendant une durée de six heures au moins;
- b) à bord des navires existants:
  - i) six heures, si la source d'énergie électrique de secours n'a pas été prévue ou ne satisfait pas pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques; ou
  - ii) trois heures, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques; ou
  - iii) une heure, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques, et peut assurer une alimentation en énergie pendant une durée de six heures au moins.

Il n'est pas nécessaire que la ou les sources d'énergie de réserve alimentent en même temps les installations radioélectriques à ondes décimétriques et celles à ondes hectométriques indépendantes.

3. La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

4. Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux des autres installations radioélectriques mentionnées au paragraphe 2) ou davantage peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, au paragraphe 2a) ou 2b), l'installation radioélectrique à ondes métriques et:

- a) toutes les autres installations radioélectriques qui peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps; ou
- b) celle des autres installations radioélectriques qui consomme le plus d'énergie, si l'on ne peut relier qu'une des autres installations radioélectriques à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps que l'installation radioélectrique à ondes métriques.

5. La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit à la règle 5 2 d).

6. Lorsqu'une source d'énergie de réserve est constituée d'une ou de plusieurs batteries d'accumulateurs rechargeables:

- a) un moyen de recharger automatiquement ces batteries doit être prévu, qui soit capable de les recharger, jusqu'à la capacité minimale requise, dans un délai de 10 heures; et

b) the capacity of the battery or batteries shall be checked, using an appropriate method, at intervals not exceeding 12 months, when the vessel is not at sea.

7. The siting and installation of accumulator batteries which provide a reserve source of energy shall be such as to ensure:

- a) the highest degree of service;
- b) a reasonable lifetime;
- c) reasonable safety;
- d) that battery temperatures remain within the manufacturer's specifications whether under charge or idle; and
- e) that, when fully charged, the batteries will provide at least the minimum required hours of operation under all weather conditions.

8. If an uninterrupted input of information from the vessel's navigational or other equipment to a radio installation required by this chapter is needed to ensure its proper performance, means shall be provided to ensure the continuous supply of such information in the event of failure of the vessel's main or emergency source of electrical power.

#### Regulation 13

##### *Performance standards*

1. All equipment to which this chapter applies shall be of a type approved by the Administration. Subject to paragraph 2, such equipment shall conform to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

2. Equipment installed prior to the dates of application prescribed by regulation 1 may be exempted from full compliance with the appropriate performance standards at the discretion of the Administration, provided that the equipment is compatible with equipment complying with the performance standards, having due regard to the criteria which the Organization may adopt in connection with such standards.

#### Regulation 14

##### *Maintenance requirements*

1. Equipment shall be so designed that the main units can be replaced readily, without elaborate recalibration or readjustment.

2. Where applicable, equipment shall be so constructed and installed that it is readily accessible for inspection and on-board maintenance purposes.

b) la capacité de la ou des batteries doit être vérifiée suivant une méthode appropriée, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque le navire n'est pas à la mer.

7. Les batteries d'accumulateurs qui constituent une source d'énergie de réserve doivent être placées et installées de manière à:

- a) assurer le service le meilleur;
- b) avoir une durée de vie raisonnable;
- c) offrir un degré de sécurité raisonnable;
- d) demeurer à des températures conformes aux spécifications du fabricant, qu'elles soient en charge ou au repos; et
- e) fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, au moins le nombre minimal d'heures de fonctionnement prescrit, quelles que soient les conditions météorologiques.

8. Si une installation radioélectrique prescrite au présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements du navire pour fonctionner correctement, des moyens doivent être prévus pour garantir que ces données lui seront fournies continuellement en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire.

#### Règle 13

##### *Normes de fonctionnement*

1. Tout le matériel auquel s'applique le présent chapitre doit être d'un type approuvé par l'Administration. Sous réserve du paragraphe 2, ce matériel doit satisfaire à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

2. L'Administration peut, à sa discrétion, exempter le matériel installé avant les dates prescrites à la règle 1, de la pleine application des normes de fonctionnement appropriées à condition que ce matériel soit compatible avec celui qui satisfait aux normes de fonctionnement et compte dûment tenu des critères que l'Organisation pourrait adopter au sujet de ces normes.

#### Règle 14

##### *Prescriptions relatives à l'entretien*

1. Le matériel doit être conçu de manière que les éléments principaux puissent être remplacés aisément, sans qu'il soit besoin de procéder à de nouveaux étalonnages ou réglages compliqués.

2. S'il y a lieu, le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.

3. Adequate information shall be provided to enable the equipment to be properly operated and maintained taking into account the recommendations of the Organization.

4. Adequate tools and spares shall be provided to enable the equipment to be maintained.

5. The Administration shall ensure that radio equipment required by this chapter is maintained to provide the availability of the functional requirements specified in regulation 4 and to meet the recommended performance standards of such equipment.

6. On vessels engaged on voyages in sea areas A1 and A2, the availability shall be ensured by using such methods as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, or a combination of these, as may be approved by the Administration.

7. On vessels engaged on voyages in sea areas A3 and A4, the availability shall be ensured by using a combination of at least two methods such as duplication of equipment, shore-based maintenance or at-sea electronic maintenance capability, as may be approved by the Administration, taking into account the recommendations of the Organization. However, the Administration may exempt a vessel from the requirement of using two methods and allow the use of one method, taking account of the type of vessel and its mode of operation.

8. While all reasonable steps shall be taken to maintain the equipment in efficient working order to ensure compliance with all the functional requirements specified in regulation 4, malfunction of the equipment for providing the general radiocommunications required by regulation 4h) shall not be considered as making a vessel unseaworthy or as a reason for delaying the vessel in ports where repair facilities are not readily available, provided the vessel is capable of performing all distress and safety functions.

#### Regulation 15

##### *Radio personnel*

Every vessel shall carry personnel qualified for distress and safety radiocommunication purposes to the satisfaction of the Administration. The personnel shall be holders of certificates specified in the Radio Regulations, as appropriate, any one of whom shall be designated to have primary responsibility for radiocommunications during distress incidents.

3. Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour que le matériel soit exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation.

4. Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.

5. L'Administration doit veiller à ce que le matériel radioélectrique prescrit au présent chapitre soit entretenu de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de la règle 4 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.

6. A bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A1 et A2, la disponibilité doit être assurée par l'application de méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien électronique en mer, ou d'une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

7. A bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 et A4, la disponibilité doit être assurée par l'application d'une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration, compte tenu des recommandations de l'Organisation. Toutefois, l'Administration peut exempter un navire de l'obligation d'utiliser deux méthodes et autoriser l'utilisation d'une seule méthode, compte tenu du type de navire et de son mode d'exploitation.

8. Alors que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées à la règle 4, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites à la règle 4 h) comme rendant un navire inapte à prendre la mer ou comme constituant une raison suffisante pour retenir le navire dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation, sous réserve que ce navire soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse et de sécurité.

#### Règle 15

##### *Personnel chargé des radiocommunications*

Tout navire doit avoir à bord du personnel dont les qualifications en matière de radiocommunications de détresse et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'Administration. Le personnel doit être titulaire des certificats spécifiés, comme il convient, dans le Règlement des radiocommunications, l'un quelconque des membres de ce personnel pouvant être désigné principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse.

## Regulation 16

*Radio records*

A record shall be kept, to the satisfaction of the Administration and as required by the Radio Regulations, of all incidents connected with the radiocommunication service which appear to be of importance to safety of life at sea.”

## CHAPTER X

The existing text of chapter X (regulations 147 to 154) and its title are replaced by the following:

“SHIPBORNE NAVIGATIONAL EQUIPMENT AND ARRANGEMENTS

## Regulation 1

*Application*

Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to new and existing vessels.

## Regulation 2

*Exemptions*

The Administration may exempt any vessel from any of the requirements of this chapter where it considers that the nature of the voyage or the vessel's proximity to land does not warrant such requirements.

## Regulation 3

*Shipborne navigational equipment*

1. a) Vessels of 24 metres in length and over shall be fitted with:
  - (i) a standard magnetic compass, except as provided in subparagraph d);
  - (ii) a steering magnetic compass, unless heading information provided by the standard compass required under (i) is made available and is clearly readable by the helmsman at the main steering position;
  - (iii) adequate means of communication between the standard compass

## Règle 16

*Registre de bord radioélectrique*

Tous les événements intéressant le service de radiocommunications qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.»

## CHAPITRE X

Remplacer le texte actuel et le titre du chapitre X (règles 147 à 154) par ce qui suit:

«EQUIPEMENT ET DISPOSITIONS REQUIS A BORD POUR LA  
NAVIGATION

## Règle 1

*Application*

Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs et existants.

## Règle 2

*Exemptions*

L'Administration peut exempter tout navire de toute disposition du présent chapitre si elle estime qu'en raison de la nature de la traversée ou de la proximité de la terre, l'application de cette disposition n'est pas indispensable.

## Règle 3

*Matériel de navigation de bord*

1. a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être pourvus:
  - i) d'un compas magnétique étalon, sauf dans les cas prévus à l'alinéa d);
  - ii) d'un compas de route magnétique, à moins que les renseignements sur le cap donnés par le compas étalon prévu au sous-alinéa i) ne soient fournis au poste principal de commande, sous une forme clairement lisible par le timonier;
  - iii) de moyens appropriés de communication entre l'emplacement du

- position and the normal navigation control position to the satisfaction of the Administration; and
- (iv) means for taking bearings as nearly as practicable over an arc of the horizon of 360 degrees.
- b) Each magnetic compass referred to in subparagraph a) shall be properly adjusted and its table or curve of residual deviations shall be available at all times.
  - c) A spare magnetic compass, interchangeable with the standard compass, shall be carried, unless the steering compass mentioned in subparagraph a)(i) or a gyro-compass is fitted.
  - d) The Administration, if it considers it unreasonable or unnecessary to require a standard magnetic compass, may exempt individual vessels or classes of vessels from these requirements if the nature of the voyage, the vessel's proximity to land or the type of vessel does not warrant a standard compass, provided that a suitable steering compass is in all cases carried.

2. Vessels of less than 24 metres in length shall, as far as the Administration considers it reasonable and practicable, be fitted with a steering compass and have means for taking bearings.

3. Vessels of 45 metres in length and over constructed on or after 1 September 1984 shall be fitted with a gyro-compass complying with the following requirements:

- a) the master gyro-compass or a gyro-repeater shall be clearly readable by the helmsman at the main steering position;
- b) on vessels of 75 metres in length and over a gyro-repeater or gyro-repeaters shall be provided and shall be suitably placed for taking bearings as nearly as practicable over an arc of the horizon of 360 degrees.

4. Vessels of 75 metres in length and over constructed before 1 September 1984 shall be fitted with a gyro-compass complying with the requirements of paragraph 3.

5. Vessels with emergency steering positions shall at least be provided with a telephone or other means of communication for relaying heading information to such positions. In addition, vessels of 45 metres in length and over constructed on or after 1 February 1992 shall be provided with arrangements for supplying visual compass readings to the emergency steering position.

6. Vessels of 45 metres in length and over constructed on or after 1 September 1984 and vessels of 75 metres in length and over constructed before 1 September 1984 shall be fitted with a radar installation. From 1 February 1995, the radar installation shall be capable of operat-



compas étalon et le poste habituel de contrôle de la navigation qui soient jugés satisfaisants par l'Administration; et

iv) de moyens permettant de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

b) Chaque compas magnétique visé à l'alinéa a) doit être convenablement compensé et le tableau ou la courbe des déviations résiduelles doit se trouver à bord à tout moment.

c) Il doit exister à bord un compas magnétique de rechange qui puisse être utilisé à la place du compas étalon, à moins que le navire ne soit pourvu d'un compas de route tel que celui mentionné au sous-alinéa a) ii) ou d'un gyrocompas.

d) Si elle estime qu'il n'est ni raisonnable ni nécessaire d'exiger la présence à bord d'un compas magnétique étalon et si la nature du voyage, la proximité du navire de la terre ou le type du navire ne justifient pas l'utilisation d'un compas étalon, l'Administration peut exempter de cette obligation des navires ou des catégories de navires déterminés, à condition qu'ils aient tous à leur bord un compas de route satisfaisant.

2. Les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres doivent, dans la mesure où l'Administration le juge raisonnable et possible en pratique, être pourvus d'un compas de route et de moyens permettant de prendre des relèvements.

3. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions suivantes:

a) le gyrocompas principal ou un répéteur de gyrocompas doit être clairement lisible par le timonier au poste principal de commande;

b) les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent être pourvus d'un ou de plusieurs répéteurs de gyrocompas convenablement placés pour permettre de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

4. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1er septembre 1984 doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions du paragraphe 3.

5. Les navires pourvus de postes de commande de secours de l'appareil à gouverner doivent être au moins pourvus d'un téléphone ou d'autres moyens de communication permettant de relayer les renseignements sur le cap à ces postes. En outre, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er février 1992 ou après cette date doivent être pourvus de moyens permettant de transmettre des relèvements visuels aux postes de commande de secours.

6. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1er septembre 1984 ou après cette date et les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1er septembre 1984 doivent être pourvus d'une installation radar. A compter du 1er

ing in the 9 GHz frequency band. In addition, after 1 February 1995, vessels of 35 metres in length and over shall be fitted with a radar installation capable of operating in the 9 GHz frequency band. Vessels of 35 metres in length and over but less than 45 metres may be exempted from compliance with the requirements of paragraph 16 at the discretion of the Administration, provided that the equipment is fully compatible with the radar transponder for search and rescue.

7. In vessels of less than 35 metres in length where radar is fitted, the installation shall be to the satisfaction of the Administration.

8. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the navigating bridge of vessels required by paragraph 6 to be fitted with a radar installation.

In vessels of 75 metres in length and over constructed on or after 1 September 1984 the plotting facilities shall be at least as effective as a reflection plotter.

9. Vessels of 75 metres in length and over constructed before 25 May 1980 and vessels of 45 metres in length and over constructed on or after 25 May 1990 shall be fitted with an echo-sounding device.

10. Vessels of less than 45 metres in length shall be provided with suitable means to the satisfaction of the Administration for determining the depth of water under the vessel.

11. Vessels of 45 metres in length and over constructed on or after 1 September 1984 shall be fitted with a device to indicate speed and distance.

12. Vessels of 75 metres in length and over constructed before 1 September 1984 and all vessels of 45 metres in length and over constructed on or after 1 September 1984 shall be fitted with indicators showing the rudder angle, the rate of revolution of each propeller and in addition, if fitted with variable pitch propellers or lateral thrust propellers, the pitch and operational mode of such propellers. All these indicators shall be readable from the conning position.

13. Except as provided in regulation I/6, while all reasonable steps shall be taken to maintain the apparatus referred to in paragraphs 1 to 12 in efficient working order, malfunctions of the equipment shall not be considered as making a vessel unseaworthy or as a reason for delaying the vessel in ports where repair facilities are not readily available.

février 1995, cette installation radar doit être capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz. En outre, après le 1<sup>er</sup> février 1995, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 35 mètres doivent être pourvus d'une installation radar capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz.

L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions du paragraphe 16 les navires d'une longueur égale ou supérieure à 35 mètres mais inférieure à 45 mètres, sous réserve que le matériel soit pleinement compatible avec le répondeur radar de recherche et de sauvetage.

7. A bord des navires d'une longueur inférieure à 35 mètres qui sont munis d'un équipement radar, l'installation doit être jugée satisfaisante par l'Administration.

8. Des installations de pointage des renseignements radar doivent être prévues sur la passerelle de navigation des navires qui, conformément aux prescriptions du paragraphe 6, doivent être pourvus d'une installation radar.

A bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date, les installations de pointage doivent être au moins aussi efficaces qu'un appareil de pointage à réflecteur.

9. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 25 mai 1980 et les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 25 mai 1990 ou après cette date doivent être pourvus d'un sondeur à ultrasons.

10. Les navires d'une longueur inférieure à 45 mètres doivent être pourvus de moyens appropriés jugés satisfaisants par l'Administration pour déterminer la hauteur d'eau sous le navire.

11. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse et de distance.

12. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 et tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être équipés de dispositifs indiquant l'angle du gouvernail, la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que, si le navire est muni d'hélices à pales orientables ou de propulseurs latéraux, le pas et le mode de fonctionnement de ces hélices. Tous ces indicateurs doivent être lisibles depuis le poste de contrôle.

13. Sous réserve des dispositions de la règle I/6, bien que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en bon état de fonctionnement les appareils mentionnés aux paragraphes 1 à 12, un défaut de fonctionnement des appareils ne doit pas être considéré comme rendant le navire inapte à prendre la mer ou comme un motif suffisant pour retarder son départ d'un port où les réparations ne peuvent être effectuées.

14. Vessels of 75 metres in length and over shall be fitted with a radio direction-finding apparatus. The Administration may exempt a vessel from this requirement if it considers it unreasonable or unnecessary for such apparatus to be carried or if the vessel is provided with other radionavigation equipment suitable for use throughout its intended voyages.

15. Until 1 February 1999, vessels of 75 metres in length and over constructed on or after 25 May 1980 and before 1 February 1995 shall be fitted with radio equipment for homing on the radiotelephone distress frequency.

16. All equipment fitted in compliance with this regulation shall be of a type approved by the Administration. Equipment installed on board vessels on or after 1 September 1984 shall conform to appropriate performance standards not inferior to those adopted by the Organization. Equipment fitted prior to the adoption of related performance standards may be exempted from full compliance with those standards at the discretion of the Administration, having due regard to the recommended criteria which the Organization might adopt in connection with the standards concerned.

#### Regulation 4

##### *Nautical instruments and publications*

Suitable nautical instruments, adequate and up-to-date charts, sailing directions, lists of lights, notices to mariners, tide tables and all other nautical publications necessary for the intended voyage, to the satisfaction of the Administration, shall be carried on board.

#### Regulation 5

##### *Signalling equipment*

1. A daylight signalling lamp shall be provided, the operation of which is not solely dependent upon the main source of electrical power. The power supply shall in any case include a portable battery.

2. Vessels of 45 metres in length and over shall be provided with a full complement of flags and pennants to enable communications to be sent using the International Code of Signals.

3. All vessels which, in accordance with the present Protocol, are required to carry radio installations shall carry the International Code of Signals.

14. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent être pourvus d'un radiogoniomètre. L'Administration peut exempter un navire de cette prescription si elle estime que la présence d'un tel matériel à bord n'est ni raisonnable ni nécessaire ou si le navire est pourvu d'un autre matériel de radionavigation qui convienne tout au long des voyages prévus.

15. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits le 25 mai 1980 ou après cette date mais avant le 1<sup>er</sup> février 1995, doivent être pourvus d'un matériel radioélectrique permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse.

16. Tout matériel installé conformément à la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Administration. Le matériel installé à bord d'un navire le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doit être conforme à des normes de fonctionnement appropriées équivalant au moins à celles adoptées par l'Organisation. L'Administration peut décider que le matériel n'a pas à être pleinement conforme aux normes de fonctionnement le concernant s'il a été installé avant l'adoption de ces normes, compte dûment tenu des critères recommandés que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec lesdites normes.

#### Règle 4

##### *Instruments et documents nautiques*

Tout navire doit, à la satisfaction de l'Administration, être pourvu d'instruments nautiques appropriés, de cartes, d'instructions nautiques, de livres des phares, d'avis aux navigateurs et d'annuaires des marées appropriés et tenus à jour ainsi que de toutes les autres publications nautiques nécessaires au cours du voyage prévu.

#### Règle 5

##### *Équipement de signalisation*

1. Il doit être prévu un fanal de signalisation diurne qui ne doit pas être alimenté exclusivement par la source principale d'énergie électrique. De toute manière, la source d'énergie doit comporter une pile portable.

2. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent être équipés d'un jeu complet de pavillons et de flammes afin de pouvoir émettre des messages au moyen du Code international de signaux.

3. Tous les navires qui, conformément aux dispositions du présent Protocole, sont tenus de posséder des installations radioélectriques, doivent être munis du Code international de signaux.

This publication shall also be carried by any other vessel which, in the opinion of the Administration, has a need to use it.

#### Regulation 6

##### *Navigating bridge visibility*

1. New vessels of 45 metres in length and over shall meet the following requirements:

a) The view of the sea surface from the conning position shall not be obscured by more than two vessel lengths, or 500 metres, whichever is less, forward of the bow to 10 degrees on either side irrespective of the vessel's draught and trim;

b) No blind sector caused by fishing gear or other obstructions outside of the wheelhouse forward of the beam which obstructs the view of the sea surface as seen from the conning position, shall exceed 10 degrees. The total arc of blind sectors shall not exceed 20 degrees. The clear sectors between blind sectors shall be at least 5 degrees. However, in the view described in subparagraph a) each individual blind sector shall not exceed 5 degrees;

c) The height of the lower edge of the navigating bridge front windows above the bridge deck shall be kept as low as possible. In no case shall the lower edge present an obstruction to the forward view as described in this regulation;

d) The upper edge of the navigating bridge front windows shall allow a forward view of the horizon for a person with a height of eye of 1,800 millimetres above the bridge deck at the conning position when the vessel is pitching in heavy seas. However, the Administration, being satisfied that a 1,800 millimetres height of eye is unreasonable and impractical, may reduce the height of eye but not to less than 1,600 millimetres;

e) The horizontal field of vision from the conning position shall extend over an arc of not less than 225 degrees, that is from right ahead to not less than 22.5 degrees abaft the beam on either side of the vessel;

f) From each bridge wing the horizontal field of vision shall extend over an arc of at least 225 degrees, that is from at least 45 degrees on the opposite bow through right ahead and then from right ahead to right astern through 180 degrees on the same side of the vessel;

g) From the main steering position the horizontal field of vision shall extend over an arc from right ahead to at least 60 degrees on each side of the vessel;

h) The vessel's side shall be visible from the bridge wing; and

Cette publication doit également être présente à bord de tout autre navire qui, de l'avis de l'Administration, peut en avoir l'usage.

## Règle 6

### *Visibilité à la passerelle de navigation*

1. Les navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

a) Depuis le poste d'où le navire est commandé, la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne doit pas être obstruée sur plus de deux longueurs de navire ou sur plus de 500 mètres, si cette seconde distance est inférieure, sur 10 degrés d'un bord et de l'autre, quels que soient le tirant d'eau et l'assiette du navire.

b) Aucune zone aveugle en raison des appareils de pêche ou des autres obstacles situés à l'extérieur de la timonerie sur l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste d'où le navire est commandé ne doit dépasser 10 degrés. L'arc des zones aveugles ne doit pas dépasser 20 degrés au total. Les zones dégagées qui sont situées entre les zones aveugles ne doivent pas être inférieures à 5 degrés. Toutefois, la visibilité décrite à l'alinéa a) ne doit comporter aucune zone obstruée supérieure à 5 degrés.

c) Le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit se trouver à une hauteur au-dessus du pont aussi faible que possible. Ce bord inférieur ne doit en aucun cas faire obstacle à la visibilité vers l'avant décrite dans la présente règle.

d) Le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit permettre à une personne dont les yeux se trouvent à une hauteur de 1800 millimètres au-dessus du pont du château de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste d'où le navire est commandé lorsque le navire tangue par mer forte. Toutefois, si l'Administration estime qu'une hauteur d'yeux de 1800 millimètres n'est ni raisonnable ni pratique, elle peut la réduire jusqu'à 1600 millimètres au minimum.

e) Le champ de vision horizontal depuis le poste d'où le navire est commandé doit représenter un arc d'au moins 225 degrés qui s'étend depuis l'avant, jusqu'à 22,5 degrés au moins sur l'arrière du travers d'un bord et de l'autre du navire.

f) Depuis chacun des ailerons de passerelle, le champ de vision horizontal doit représenter un arc d'au moins 225 degrés qui commence à l'avant, sur le bord opposé, à 45 degrés au moins par rapport à l'axe du navire et s'étend à l'arrière, sur le même bord, à 180 degrés par rapport à l'axe du navire.

g) Depuis le poste de barre principal, le champ de vision horizontal à l'avant doit représenter un arc de 60 degrés au moins de part et d'autre de l'axe du navire.

h) Le bordé du navire doit être visible depuis l'aileron de passerelle; et

- i) Windows shall meet the following requirements:
  - (i) Framing between navigating bridge windows shall be kept to a minimum and not be installed immediately forward of any workstation;
  - (ii) To help avoid reflections, the bridge front windows shall be inclined from the vertical plane top out, at an angle of not less than 10 degrees and not more than 25 degrees;
  - (iii) Polarized and tinted windows shall not be fitted; and
  - (iv) A clear view through at least two of the navigating bridge front windows and depending on the bridge configuration, an additional number of clear view windows shall be provided at all times regardless of weather conditions.
- 2. Existing vessels shall, where practicable, meet the requirements of paragraph 1a) and b). However, structural alterations or additional equipment need not be required.
- 3. On vessels of unconventional design which, in the opinion of the Administration cannot comply with this regulation, arrangements shall be provided to achieve a level of visibility that is as near as practicable to that prescribed in this regulation.”

---

### Appendices

The existing appendices 1 and 2 are replaced by the following:

#### “APPENDIX

#### CERTIFICATES AND RECORD OF EQUIPMENT

1 Form of Safety Certificate for Fishing Vessels

#### INTERNATIONAL FISHING VESSEL SAFETY CERTIFICATE

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, under the authority of the Government of



- i) Les fenêtres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:
- i) les montants d'encadrement des fenêtres de la passerelle de navigation doivent être de dimensions aussi réduites que possible et ne pas se trouver exactement à l'avant d'un poste de travail quelconque;
  - ii) afin de contribuer à éviter les reflets, les fenêtres avant de la passerelle doivent former avec la verticale un angle de 10 degrés au moins et de 25 degrés au plus, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb;
  - iii) le vitrage des fenêtres ne doit être ni polarisé, ni teinté; et
  - iv) quelles que soient les conditions météorologiques, il doit être possible, en permanence, de voir clairement à travers deux au moins des fenêtres avant de la passerelle de navigation et, en fonction de la configuration de la passerelle, à travers un nombre additionnel de fenêtres offrant une vue dégagée.

2. Les navires existants doivent, si cela est possible dans la pratique, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1a) et b). Toutefois, il n'est pas nécessaire d'exiger que des modifications soient apportées à leur structure ou que du matériel soit prévu en supplément.

3. Lorsque l'Administration juge que la présente règle ne peut être appliquée à des navires en raison de leur conception originale, il convient de prévoir des agencements qui assurent un niveau de visibilité aussi proche que possible du niveau prescrit dans la présente règle.»

---

### Appendices

Remplacer les appendices 1 et 2 actuels par ce qui suit:

#### «APPENDICE

#### CERTIFICATS ET FICHE D'EQUIPEMENT

1 Modèle de Certificat de sécurité pour navire de pêche

#### CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SECURITE POUR NAVIRE DE PECHE

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

(cachet officiel)

(Etat)

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

\_\_\_\_\_  
(name of the State)

by \_\_\_\_\_  
(person or organization authorized)

PARTICULARS OF VESSEL<sup>1)</sup>

Name of vessel .....  
Distinctive number or letters .....  
Port of registry .....  
Length 1<sup>2)</sup> .....  
Date of building or major conversion contract .....

.....  
Date on which keel was laid or vessel was at a similar stage of construction in accordance with regulation I/2 1c)(ii) or 1c)(iii)

.....  
Date of delivery or completion of major conversion .....

THIS IS TO CERTIFY:

1 That the vessel has been surveyed in accordance with the requirements of regulation I/6.

- 2 That the survey showed that:
- .1 the condition of the hull, machinery and equipment, as defined in the above regulation was in all respects satisfactory and that the vessel complied with the applicable requirements;
  - .2 the maximum permissible operating draught associated with each operating condition for the vessel is contained in the approved stability booklet dated .....

\_\_\_\_\_  
<sup>1)</sup> Alternatively, the particulars of the vessel may be placed horizontally in boxes.

<sup>2)</sup> Length as defined in regulation I/2(5).

\_\_\_\_\_

(nom de l'Etat)

par \_\_\_\_\_

(personne ou organisme autorisé)

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE<sup>1)</sup>

Nom du navire

.....  
 Numéro ou lettre distinctifs

.....  
 Port d'immatriculation

.....  
 Longueur (L)<sup>2)</sup>

.....  
 Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été  
 passé en vue d'une transformation d'importance majeure

.....  
 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du  
 navire se trouvait à un stade équivalent conformément aux dispositions  
 de la règle I/2 1 c) ii) ou I/2 1 c) iii)

.....  
 Date de livraison ou d'achèvement d'une transformation d'importance  
 majeure

IL EST CERTIFIE:

1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la  
 règle I/6.

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

- .1 que l'état de la coque, des machines et du matériel d'armement,  
 tels qu'ils sont définis à la règle mentionnée ci-dessus, était  
 satisfaisant sous tous les rapports et que le navire était  
 conforme aux prescriptions applicables;
- .2 que le tirant d'eau maximal admissible en exploitation corres-  
 pondant à chaque condition d'exploitation de ce navire était  
 indiqué dans le manuel de stabilité approuvé en date du .....

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

2) Longueur telle que définie à la règle I/2 5.

3 That an Exemption Certificate has/has not<sup>1)</sup> been issued.  
This certificate is valid until ..... subject to surveys in  
accordance with regulation I/6 1b)(ii), b)(iii) and c)

Issued at .....  
(Place of issue of certificate)

.....  
(Date of issue) (Signature of authorized official issuing  
the certificate)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 1 APPLIES

This certificate shall, in accordance with regulation I/11 1, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal of stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 2 OR REGULATION I/11 4 APPLIES

This certificate shall, in accordance with regulation I/11 2/regulation I/11 4<sup>2)</sup>, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

<sup>1)</sup> Delete as appropriate.  
<sup>2)</sup> Delete as appropriate.

3 Qu'un certificat d'exemption a/n'a pas<sup>1)</sup>/été délivré.

Le présent certificat est valable jusqu'au ..... sous réserve des visites prévues à la règle I/6 1 b ii), b) iii) et c)

Délivré à .....  
(Lieu de délivrance du certificat)

.....  
(Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

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

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 1

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 1 est accepté comme valable jusqu'au.....

Signé: .....  
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu: .....  
Date: .....

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

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT JUSQU'A CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 2 ou I/11 4

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 2/règle I/11 4<sup>2)</sup>, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé: .....  
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu: .....  
Date: .....

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

<sup>1)</sup> Rayer la mention inutile.

<sup>2)</sup> Rayer la mention inutile.

ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS

Equipment survey

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/6 1b)(ii), the vessel was found to comply with the relevant requirements.

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Radio surveys

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/6 1b)(iii), the vessel was found to comply with the relevant requirements.

First periodical radio survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Second periodical radio survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Third periodical radio survey:

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE SURVEY

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/6 1c), the vessel was found to comply with the relevant requirements.

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

## ATTESTATION DE VISITES PERIODIQUES

Visite du matériel d'armement:

IL EST CERTIFIE que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 b) ii), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Signé: .....  
 (Signature de l'agent autorisé)  
 Lieu: .....  
 Date: .....

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

Visites des installations radioélectriques:

IL EST CERTIFIE que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 b) iii), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Première visite périodique des installations radioélectriques:

Signé: .....  
 (Signature de l'agent autorisé)  
 Lieu: .....  
 Date: .....

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

Deuxième visite périodique des installations radioélectriques:

Signé: .....  
 (Signature de l'agent autorisé)  
 Lieu: .....  
 Date: .....

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

Troisième visite périodique des installations radioélectriques:

Signé: .....  
 (Signature de l'agent autorisé)  
 Lieu: .....  
 Date: .....

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

ATTESTATION DE VISITE INTERMEDIAIRE:

IL EST CERTIFIE que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 c), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Signé: .....  
 (Signature de l'agent autorisé)  
 Lieu: .....  
 Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

2 Form of Exemption Certificate

INTERNATIONAL FISHING VESSEL EXEMPTION CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, under the authority of the Government of

\_\_\_\_\_
(name of the State)

by \_\_\_\_\_

(person or organization authorized)

PARTICULARS OF VESSEL<sup>1)</sup>

- Name of vessel .....
Distinctive number or letters .....
Port of registry .....
Length (L)<sup>2)</sup> .....

THIS IS TO CERTIFY:

That the vessel is, under the authority conferred by regulation ....., exempted from the requirements of .....
Conditions, if any, on which the Exemption Certificate is granted:

.....
This certificate is valid until ....., subject to the International Fishing Vessel Safety Certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Issued at .....
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue)

.....
(Signature of authorized official issuing the certificate)

<sup>1)</sup> Alternatively, the particulars of the vessel may be placed horizontally in boxes.

<sup>2)</sup> Length as defined in regulation I/2(5).



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

2 Modèle de Certificat d'exemption

CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR NAVIRE  
DE PECHE

(Cachet officiel)

(Etat)

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

\_\_\_\_\_

(nom de l'Etat)

par \_\_\_\_\_

(personne ou organisme autorisé)

CARACTERISTIQUES DU NAVIRE<sup>1)</sup>

Nom du navire .....  
 Numéro ou lettres distinctifs .....  
 Port d'immatriculation .....  
 Longueur (L)<sup>2)</sup> .....

IL EST CERTIFIE:

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

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

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

Délivré à .....  
 (Lieu de délivrance du certificat)

.....  
 (Date de délivrance)

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

<sup>1)</sup> Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

<sup>2)</sup> Longueur telle que définie à la règle I/2 5

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 1 APPLIES

This certificate shall, in accordance with regulation I/11 1, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 2 OR REGULATION I/11 4 APPLIES

This certificate shall, in accordance with regulation I/11 2/regulation I/11 4<sup>1)</sup>, be accepted as valid until .....

Signed: .....  
(Signature of authorized official)  
Place: .....  
Date: .....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

3 Form of Supplement to the International Fishing Vessel Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR THE INTERNATIONAL FISHING VESSEL SAFETY CERTIFICATE

This Record shall be permanently attached to the International Fishing Vessel Safety Certificate

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE TORREMOLINOS PROTOCOL OF 1993 RELATING TO THE TORREMOLINOS INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF FISHING VESSELS, 1977

<sup>1)</sup> Delete as appropriate.

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

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 1

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 1, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé: .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu: .....

Date: .....

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

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITE DU CERTIFICAT JUSQU'A CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VISITE OU POUR UNE PERIODE DE GRACE EN CAS D'APPLICATION DE LA REGLE I/11 2 ou I/11 4

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 2/I/11 4<sup>1)</sup>, est accepté comme valable jusqu'au .....

Signé: .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu: .....

Date: .....

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

3 Modèle de supplément au Certificat international de sécurité pour navires de pêche

FICHE D'EQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SECURITE POUR NAVIRE DE PECHE

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

FICHE D'EQUIPEMENT VISANT A SATISFAIRE AU PROTOCOLE DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TORREMOLINOS SUR LA SECURITE DES NAVIRES DE PECHE, 1977

<sup>1)</sup> Rayer la mention inutile

1 PARTICULARS OF VESSEL

Name of vessel .....  
 Distinctive number or letters .....  
 Port of registry .....  
 Length .....

2 DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES

1	Total number of persons for whom life-saving appliances are provided	.....	
		Port side	Star-board side
2	Total number of lifeboats	.....	.....
2.1	Total number of persons accommodated by them	.....	.....
2.2	Number of partially enclosed lifeboats (regulation VII/18)	.....	.....
2.3	Number of totally enclosed lifeboats (regulation VII/19)	.....	.....
3	Number of rescue boats	.....	.....
3.1	Number of boats which are included in the total lifeboats shown above	.....	.....
4	Liferafts		
4.1	Those for which approved launching appliances are required		
4.1.1	Number of liferafts	.....	.....
4.1.2	Number of persons accommodated by them	.....	.....
4.2	Those for which approved launching-appliances are not required		
4.2.1	Number of liferafts	.....	.....
4.2.2	Number of persons accommodated by them	.....	.....
5	Number of lifebuoys	.....	.....

## 1 CARACTERISTIQUES DU NAVIRE

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation.....

Longueur .....

## 2 DETAIL DES ENGINES DE SAUVETAGE

1	Nombre total des personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage	.....	
		Bâbord	Tribord
2	Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....	.....
2.1	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées (règle VII/18)	.....	.....
2.3	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle VII/19)	.....	.....
3	Nombre de canots de secours	.....	.....
3.1	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....	.....
4	Radeaux de sauvetage	.....	.....
4.1	Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau	.....	.....
4.1.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
4.1.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
4.2	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau	.....	.....
4.2.1	Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
4.2.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
5	Nombre de bouées de sauvetage	.....	.....

6	Number of lifejackets	.....	.....
7	Immersion suits		
7.1	Total number	.....	.....
7.2	Number of suits complying with the requirements for lifejackets	.....	.....
8	Number of thermal protective aids <sup>1</sup>	.....	.....
9	Radio installations used in life-saving appliances	.....	
9.1	Number of radar transponders	.....	
9.2	Number of two-way VHF radiotelephone apparatus	.....	

<sup>1</sup>) Excluding those required by regulations VII/17 8(xxxi), VII/20 5a(xxiv) and VII/23 2b(xiii).

3 DETAILS OF RADIO FACILITIES

Item		Actual provision
1	Primary systems	
1.1	VHF radio installation:	
1.1.1	DSC encoder	.....
1.1.2	DSC watch receiver	.....
1.1.3	Radiotelephony	.....
1.2	MF radio installation:	
1.2.1	DSC encoder	.....
1.2.2	DSC watch receiver	.....
1.2.3	Radiotelephony	.....
1.3	MF/HF radio installation:	
1.3.1	DSC encoder	.....
1.3.2	DSC watch receiver	.....
1.3.3	Radiotelephony	.....
1.3.4	Direct-printing radiotelegraphy	.....
1.4	INMARSAT ship earth station	.....

6	Nombre de brassières de sauvetage	.....	.....
7	Combinaisons d'immersion	.....	.....
7.1	Nombre total	.....	.....
7.2	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....	.....
8	Nombre de moyens de protection thermique <sup>1</sup>	.....	.....
9	Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage	.....	.....
9.1	Nombre de répondeurs radar	.....	.....
9.2	Nombre d'émetteurs-récepteurs radio-téléphoniques VHF	.....	.....

<sup>1</sup>) A l'exception de ceux prescrits aux règles VII/17 8 xxxi), VII/20 5) a) xxiv) et VII/23 2 b) xiii).

### 3 DETAIL DES INSTALLATIONS RADIOELECTRIQUES

Installations		Equipement à bord
1	Systèmes primaires	.....
1.1	Installation radioélectrique VHF	.....
1.1.1	Codeur ASN	.....
1.1.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.1.3	Radiotéléphonie	.....
1.2	Installation radioélectrique MF	.....
1.2.1	Codeur ASN	.....
1.2.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3	Radiotéléphonie	.....
1.3	Installation radioélectrique MF/HF	.....
1.3.1	Codeur ASN	.....
1.3.2	Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3	Radiotéléphonie	.....
1.3.4	Radiotélégraphie à impression directe	.....
1.4	Station terrienne de navire INMARSAT	.....

	Item	Actual provision
2	Secondary means of alerting	.....
3	Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	NAVTEX receiver	.....
3.2	EGC receiver	.....
3.3	HF direct-printing radiotelegraph receiver	.....
4	Satellite EPIRB	
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	VHF EPIRB	.....
6	Vessel's radar transponder	.....
7	Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2,182 kHz <sup>1</sup>	.....
8	Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2,182 kHz <sup>2</sup>	.....

<sup>1</sup>) Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee of the Organization, this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

<sup>2</sup>) This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

4 METHODS USED TO ENSURE AVAILABILITY OF RADIO FACILITIES (regulation IX/14)

- 4.1 Duplication of equipment .....
- 4.2 Shore-based maintenance .....
- 4.3 At-sea maintenance capability .....

THIS IS TO CERTIFY that this Record is correct in all respects  
 ISSUED AT .....



	Installations	Equipement à bord
2	Moyens secondaires d'alerte	.....
3	Dispositifs pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime	.....
3.1	Récepteur NAVTEX	.....
3.2	Récepteur AGA	.....
3.3	Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe	.....
4	RLS par satellite	.....
4.1	COSPAS-SARSAT	.....
4.2	INMARSAT	.....
5	RLS VHF	.....
6	Répondeur radar de navire	.....
7	Récepteur de veille fonctionnant sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2 182 kHz <sup>1</sup>	..... .....
8	Dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur 2 182 kHz <sup>2</sup>	.....

<sup>1</sup>) A moins que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation ne fixe une autre date, cette rubrique n'aura pas à figurer sur la fiche jointe aux certificats délivrés après le 1er février 1999.

<sup>2</sup>) Cette rubrique n'aura pas à figurer sur la fiche jointe aux certificats délivrés après le 1er février 1999.

#### 4 METHODES UTILISEES POUR ASSURER LA DISPONIBILITE DES INSTALLATIONS RADIOELECTRIQUES (règle IX/14)

4.1 Installation en double du matériel .....

4.2 Entretien à terre .....

4.3 Capacité d'entretien en mer .....

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

Délivrée à .....

**168**

250

(Place of issue of the Record)

.....  
(Date of issue)

.....  
(Signature of duly authorized official  
issuing the Record)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)”

\_\_\_\_\_

(Lieu de délivrance de la fiche)

Le .....  
(Date de délivrance)

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

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

\_\_\_\_\_

C. VERTALING**Protocol van Torremolinos van 1993 inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977**

De Partijen bij dit Protocol,

Erkennend de aanzienlijke bijdrage die kan worden geleverd door het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, aan de veiligheid van schepen in het algemeen en aan de veiligheid van vissersvaartuigen in het bijzonder,

Erkennend evenwel dat sommige bepalingen van het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, aanleiding hebben gegeven tot problemen bij de uitvoering van die bepalingen door een aantal Staten met omvangrijke vissersvloeden die hun vlag voeren en dat dit de inwerkingtreding van het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, en daarmee de uitvoering van de daarin vervatte voorschriften heeft verhinderd,

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

Overwegend dat dit doel het beste kan worden bereikt door het sluiten van een Protocol inzake het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977,

Zijn het volgende overeengekomen:

**Artikel 1***Algemene verplichtingen*

1. De Partijen bij dit Protocol geven uitvoering aan de bepalingen van:

- a. de artikelen van dit Protocol; en
- b. de voorschriften vervat in de Bijlage bij het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977 (hierna te noemen „het Verdrag”), onverminderd de wijzigingen vervat in de Bijlage bij dit Protocol.

2. De artikelen van dit Protocol en de voorschriften van de Bijlage bij het Verdrag worden, onverminderd de wijzigingen vervat in de Bijlage bij dit Protocol, gelezen en uitgelegd als een enkel instrument.

3. De Bijlage bij dit Protocol vormt een integrerend deel van het Protocol en een verwijzing naar dit Protocol houdt terzelfdertijd een verwijzing in naar de Bijlage hierbij.

## Artikel 2

### *Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Protocol wordt, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, verstaan onder:

- a. „Partij”, een Staat waarvoor dit Protocol in werking is getreden;
- b. „Vissersvaartuig” of „vaartuig”, elk vaartuig dat gebruikt wordt voor het bedrijfsmatig vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee;
- c. „Organisatie”, de Internationale Maritieme Organisatie;
- d. „Secretaris-Generaal”, de Secretaris-Generaal van de Organisatie;
- e. „Administratie”, de Regering van de Staat wiens vlag het vaartuig gerechtigd is te voeren;
- f. „Voorschriften”, de voorschriften vervat in de Bijlage bij het Verdrag zoals gewijzigd door dit Protocol.

## Artikel 3

### *Toepassing*

1. Dit Protocol is van toepassing op zeegaande vissersvaartuigen, met inbegrip van vaartuigen waarop de vangst tevens wordt verwerkt, die gerechtigd zijn de vlag van een Partij te voeren.

2. De bepalingen van de Bijlage zijn niet van toepassing op vaartuigen die uitsluitend worden gebruikt:

- a. voor sport of recreatie;
- b. voor de verwerking van vis of andere levende rijkdommen van de zee;
- c. voor wetenschappelijk onderzoek en opleiding; of
- d. als vrachtschepen voor het vervoer van vis.

3. De bepalingen van deze Bijlage zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op vissersvaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt.

4. In het geval in een hoofdstuk voor de toepassing van dat hoofdstuk een limiet van de lengte van het vaartuig groter dan 24 meter wordt voorgeschreven, bepaalt de Administratie welke voorschriften van dat hoofdstuk, geheel of ten dele, van toepassing dienen te zijn op een vissersvaartuig waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt, maar minder dan de in dat hoofdstuk voorgeschreven limiet van de lengte, en dat gerechtigd is de vlag van die staat te voeren, met inachtneming van het type, de afmetingen en de wijze van exploitatie van een dergelijk vaartuig.

5. De Partijen spannen zich in om, bij hoge voorrang, uniforme normen in te stellen die door de Administraties moeten worden toegepast op de in het vierde lid bedoelde vissersvaartuigen, die in dezelfde regio worden geëxploiteerd, rekening houdend met de wijze van exploitatie, de beschutte aard en de klimatologische omstandigheden in die regio. Deze regionale uniforme normen worden medegedeeld aan de Organisatie, die deze ter kennisneming mededeelt aan de andere Partijen.

#### Artikel 4

##### *Afgifte van certificaten en controle door de havenstaat*

1. Elk vaartuig dat in overeenstemming met de bepalingen van de voorschriften in het bezit van een certificaat moet zijn, is, wanneer het zich in een haven van een andere Partij bevindt, onderworpen aan de controle door door de Regering van die Partij naar behoren bevoegd verklaarde ambtenaren, voorzover deze controle erop gericht is zekerheid te verkrijgen dat het krachtens de bepalingen van de desbetreffende voorschriften afgegeven certificaat geldig is.

2. Een zodanig certificaat wordt, indien het geldig is, aanvaard, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen dat de toestand van het vaartuig of van zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van dat certificaat of dat het vaartuig en zijn uitrusting niet voldoen aan de bepalingen van de desbetreffende voorschriften.

3. In de in het tweede lid genoemde omstandigheden of wanneer het certificaat verlopen is of niet langer geldig is, moet de controlerende ambtenaar stappen ondernemen om te verzekeren dat het vaartuig niet vertrekt voordat het zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden zee kan kiezen of de haven kan verlaten om zich naar de passende reparatiewerf te begeven.

4. In het geval dat deze controle aanleiding geeft tot enige vorm van ingrijpen, stelt de controlerende ambtenaar de consul of, bij diens afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van de staat wiens vlag het vaartuig gerechtigd is te voeren terstond schriftelijk in kennis van alle omstandigheden die ertoe hebben geleid dat deze ingreep noodzakelijk werd geacht. Bovendien worden de aangewezen inspecteurs of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de certificaten eveneens op de hoogte gebracht. De feiten met betrekking tot de ingreep worden aan de Organisatie gerapporteerd.

5. Indien de betrokken autoriteit van de havenstaat de in het derde lid bedoelde stappen niet kan ondernemen of indien het het vaartuig is toegestaan naar de volgende aanloophaven te varen, stelt de betrokken autoriteit van de havenstaat de in het vierde lid bedoelde Partij en de autoriteiten van de volgende aanloophaven in kennis van alle relevante informatie met betrekking tot het vaartuig.

6. Bij de uitvoering van een controle krachtens dit artikel wordt al het mogelijke in het werk gesteld om het onnodig vasthouden of vertragen van het vaartuig te voorkomen. Elk vaartuig dat onnodig is vastgehouden of vertraagd als gevolg van de uitvoering van een controle, heeft recht op vergoeding van de geleden verliezen of schade.

7. Ten aanzien van vaartuigen van Staten die geen Partij zijn bij dit Protocol, passen de Partijen de eisen van dit Protocol toe voorzover zulks noodzakelijk is om ervoor zorg te dragen dat deze vaartuigen geen gunstiger behandeling genieten.

#### Artikel 5

##### *Overmacht*

1. Een vaartuig dat bij de aanvang van een reis niet is onderworpen aan de bepalingen van dit Protocol of niet verplicht is een certificaat aan boord te hebben overeenkomstig de bepalingen van dit Protocol, wordt hieraan ook niet onderworpen wegens een afwijking van zijn voorgenomen route die te wijten is aan slecht weer of aan enige andere vorm van overmacht.

2. Personen die aan boord van een vaartuig zijn door overmacht of tengevolge van de verplichting schipbreukelingen of andere personen te vervoeren, worden niet in aanmerking genomen bij de vraag of het vaartuig voldoet aan de bepalingen van dit Protocol.

#### Artikel 6

##### *Verstrekking van inlichtingen*

1. De Partijen zenden aan de Organisatie:

a. de tekst van de terzake van de verschillende onderwerpen binnen de werkingssfeer van dit Protocol uitgevaardigde wetten, besluiten, beschikkingen, voorschriften en andere akten;

b. een lijst van niet-gouvernementele organisaties die gemachtigd zijn namens hen op te treden in aangelegenheden betreffende ontwerp, constructie en uitrusting van vaartuigen overeenkomstig de bepalingen van dit Protocol; en

c. een voldoende aantal exemplaren van de certificaten die overeenkomstig de bepalingen van dit Protocol door hen worden afgegeven.

2. De Organisatie stelt alle Partijen in kennis van de ontvangst van elke mededeling die op grond van het eerste lid, letter a), is gedaan en stelt hen in kennis van alle inlichtingen die haar op grond van het eerste lid, letters b) en c) zijn verstrekt.

#### Artikel 7

##### *Ongevallen aan vissersvaartuigen overkomen*

1. Elke Partij stelt een onderzoek in naar elk ongeval dat haar vaartuigen waarop de bepalingen van dit Protocol van toepassing zijn, mocht

overkomen, wanneer zij van oordeel is dat een zodanig onderzoek kan bijdragen tot het doen vaststellen van wijzigingen die in dit Protocol wenselijk zouden kunnen zijn.

2. Elke Partij verstrekt de Organisatie, ter kennisgeving aan alle Partijen, relevante inlichtingen betreffende de resultaten van een zodanig onderzoek. Rapporten of aanbevelingen van de Organisatie die gebaseerd zijn op dergelijke inlichtingen, mogen niet de identiteit of nationaliteit van de betrokken vaartuigen onthullen, of op enigerlei wijze een vaartuig of een persoon verantwoordelijk stellen of de verantwoordelijkheid daarvan veronderstellen.

#### Artikel 8

##### *Andere verdragen en interpretatie*

Geen enkele bepaling van dit Protocol doet afbreuk aan de huidige of toekomstige aanspraken en juridische opvattingen van een Staat met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsmacht van kuststaten en vlaggenstaten.

#### Artikel 9

##### *Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding*

1. Dit Protocol blijft open voor ondertekening op het Hoofdkantoor van de Organisatie van 1 juli 1993 tot en met 30 juni 1994 en blijft daarna open voor toetreding. Alle Staten kunnen partij bij dit Protocol worden door:

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

2. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal.

3. Elke Staat die hetzij dit Protocol heeft ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hetzij de vereiste akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding overeenkomstig dit artikel heeft nedergelegd, verstrekt de Secretaris-Generaal, op het tijdstip van de nederlegging van de bovengenoemde akte en aan het einde van elk jaar, inlichtingen over het totale aantal vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer die gerechtigd zijn de vlag van die Staat te voeren.



## Artikel 10

*Inwerkingtreding*

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan 15 Staten, waarvan het totale aantal vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer niet minder dan 14.000 bedraagt, dit hetzij hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, hetzij overeenkomstig artikel 9 de vereiste akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd.

2. Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van of toetreding tot dit Protocol hebben nedergelegd nadat aan de voorwaarden voor inwerkingtreding is voldaan, doch vóór de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van kracht op de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, dan wel drie maanden na de datum van nederlegging van de akte, indien deze datum later valt.

3. Voor Staten die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd na de datum waarop dit Protocol in werking is getreden, treedt dit Protocol in werking drie maanden na de datum waarop de akte is nedergelegd.

4. Na de datum waarop een wijziging van dit Protocol geacht wordt te zijn aanvaard ingevolge artikel 11, heeft elke akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op dit Protocol, zoals gewijzigd.

## Artikel 11

*Wijzigingen*

1. Dit Protocol kan worden gewijzigd door middel van een van de twee der in dit artikel genoemde procedures.

2. Wijzigingen na bestudering binnen de Organisatie:

a. Elke door een Partij voorgestelde wijziging wordt ingediend bij de Secretaris-Generaal, die deze ten minste zes maanden vóór de behandeling ervan verspreidt onder alle Leden van de Organisatie en alle Partijen;

b. Elke aldus voorgestelde en verspreide wijziging wordt voor behandeling voorgelegd aan de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie.

c. Partijen, ongeacht of zij Lid zijn van de Organisatie, zijn gerechtigd deel te nemen aan de besprekingen van de Maritieme Veiligheidscommissie voor de bestudering en aanneming van wijzigingen.

d. Wijzigingen worden aangenomen met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Mari-

tieme Veiligheidscommissie, die is uitgebreid zoals bepaald in het tweede lid, onderdeel c (hierna te noemen „de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie”), op voorwaarde dat ten minste een derde van de Partijen aanwezig is op het tijdstip van stemming.

e. Overeenkomstig het bepaalde in het tweede lid, letter d, aangenomen wijzigingen worden door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Partijen.

- f. i. Een wijziging van een artikel wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop zij is aanvaard door twee derde van de Partijen.
- ii. Een wijziging van de Bijlage wordt geacht te zijn aanvaard:
- aa. na afloop van twee jaar na de datum van aanneming; of
- bb. aan het einde van een andere periode, die niet korter mag zijn dan een jaar, indien zulks is bepaald op het tijdstip van aanneming ervan met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie.

Indien evenwel binnen de aangegeven periode hetzij meer dan een derde van de Partijen, hetzij Partijen waarvan het gezamenlijke aantal vissersvaartuigen niet minder dan 65 procent vormt van het aantal vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter en meer van alle Partijen, de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij bezwaar hebben tegen de wijziging, wordt deze wijziging geacht niet te zijn aanvaard.

- g. i. Een wijziging van een artikel treedt in werking ten aanzien van die Partijen die haar hebben aanvaard, zes maanden na de datum waarop zij geacht wordt te zijn aanvaard, en ten aanzien van elke Partij die haar na die datum aanvaardt, zes maanden na de datum van aanvaarding door die Partij.
- ii. Een wijziging van de Bijlage treedt in werking ten aanzien van alle Partijen, behalve die welke bezwaar tegen de wijziging hebben gemaakt krachtens het bepaalde in het tweede lid, letter f, onder ii, en die dit bezwaar niet hebben ingetrokken, zes maanden na de datum waarop zij wordt geacht te zijn aanvaard. Echter, vóór de datum die is vastgesteld voor de inwerkingtreding kan elke Partij de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij zich onthoudt van het geven van uitvoering aan deze wijziging voor een periode van niet langer dan een jaar te rekenen vanaf 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 de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie op het tijdstip van aanneming van de wijziging.

3. Wijzigingen door een Conferentie:

a. op verzoek van een Partij waarmee door ten minste een derde van de Partijen wordt ingestemd, wordt door de Organisatie een Conferentie van Partijen bijeengeroepen ten einde wijzigingen van dit Verdrag te bestuderen.

b. Iedere wijziging aangenomen door een zodanige Conferentie met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uit brengen, wordt door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Partijen ten einde aanvaarding te verkrijgen.

c. tenzij de Conferentie anders besluit, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en treedt zij in werking overeenkomstig de procedures aangegeven in respectievelijk onderdeel f en g van het tweede lid, met dien verstande dat de verwijzingen daarin naar de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie worden verstaan als verwijzingen naar de Conferentie.

4. a. Een Partij die een in werking getreden wijziging van de Bijlage heeft aanvaard, is niet verplicht de voordelen van dit Protocol toe te kennen ten aanzien van certificaten afgegeven aan een vaartuig dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat waarvan de Regering bezwaar heeft gemaakt tegen de genoemde wijziging overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid, letter f, onder ii, van dit artikel en dit bezwaar niet heeft ingetrokken, doch uitsluitend voor zover deze certificaten betrekking hebben op aangelegenheden waarop genoemde wijziging van toepassing is.

b. Een Partij die een in werking getreden wijziging van de Bijlage heeft aanvaard, kent de voordelen van dit Protocol toe ten aanzien van certificaten afgegeven aan een vaartuig dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat waarvan de Regering overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid, letter g, onder ii, van dit artikel, de Secretaris-Generaal van de Organisatie ervan in kennis heeft gesteld dat zij zich onthoudt van het geven van uitvoering aan de wijziging.

5. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is een wijziging van dit Protocol die betrekking heeft op de constructie van een vaartuig, alleen van toepassing op vaartuigen waarvan op of na de datum waarop die wijziging in werking treedt:

a. de kiel is gelegd; of

b. een aanvang is gemaakt met werkzaamheden die gelijkgesteld kunnen worden met de bouw van een bepaald vaartuig; of

c. een aanvang is gemaakt met de montage die ten minste vijftig ton of één procent van de geschatte hoeveelheid van alle bouwmaterialen omvat, al naar gelang welke hoeveelheid de kleinste is.

6. Iedere verklaring van aanvaarding van of van bezwaar tegen een wijziging, of iedere kennisgeving gedaan krachtens het bepaalde in het tweede lid, letter g, ii, wordt schriftelijk ter kennis gebracht van de Secretaris-Generaal, die alle Partijen in kennis stelt van een zodanige kennisgeving en van de datum van ontvangst ervan.

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

#### Artikel 12

##### *Opzegging*

1. Een Partij kan dit Protocol na verloop van vijf jaar na de datum waarop het voor die Partij in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Secretaris-Generaal of na verloop van een langere periode die in de kennisgeving kan worden aangegeven.

#### Artikel 13

##### *Depositaris*

1. Dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen „de Depositaris”).

2. De Depositaris:

a. brengt de Regeringen van alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of hiertoe zijn toegetreden op de hoogte van:

i. elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, tezamen met de datum daarvan;

ii. de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

iii. de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Protocol tezamen met de datum waarop deze is ontvangen en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;

b. zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toe aan de Regering van alle Staten die het hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan door de Depositaris toegezonden aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties voor registratie en publicatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

## Artikel 14

*Talen*

Dit Protocol is opgesteld in een enkel origineel in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Torremolinos, 2 april negentienhonderd drieënnegentig.

---

**Bijlage**

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

**Voorschriften voor de constructie en uitrusting van vissersvaartuigen**

## HOOFDSTUK 1

## ALGEMENE BEPALINGEN

## Voorschrift 1

*Toepassing*

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

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

## Voorschrift 2

*Begripsomschrijvingen*

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

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

„1. Onder „nieuw vaartuig” wordt verstaan een vaartuig waarvoor,

op of na de datum waarop dit Protocol in werking treedt:”.

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

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

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

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

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

De volgende nieuwe paragraaf 9 wordt ingevoegd:

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

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

De bestaande paragrafen 22 tot en met 51 worden geschrapt.

### Voorschrift 3

#### *Vrijstellingen*

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

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

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

### Voorschrift 4

#### *Gelijkwaardige voorzieningen*

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

„1. Wanneer deze voorschriften vereisen dat een specifiek onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, in een vaartuig wordt aangebracht of aan boord is, of dat een bijzondere voorziening wordt getroffen, kan de Administratie toestaan dat een ander onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, wordt aangebracht of aan boord is, of een andere voorziening wordt getroffen in het vaartuig, indien uit de beproeving daarvan of anderszins is gebleken dat een dergelijk onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, of voorziening, ten minste even doelmatig is als die welke in deze voorschriften wordt vereist.

2. Een Administratie die aldus ter vervanging een onderdeel, materiaal, instrument of toestel, of type daarvan, of voorziening, toestaat, moet aan de Organisatie de bijzonderheden daarvan mededelen, tezamen met een verslag van de verrichte beproevingen en de Organisatie zendt deze bijzonderheden aan de andere Partijen ter kennisneming door hun ambtenaren.”

#### Voorschrift 5

##### *Reparaties, veranderingen en wijzigingen*

De bestaande tekst van voorschrift 5 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 6

##### *Onderzoeken*

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

„1. Elk vaartuig moet de hieronder aangegeven onderzoeken ondergaan:

a. Een eerste onderzoek voordat het vaartuig in dienst wordt gesteld of voordat het certificaat vereist krachtens voorschrift 7 voor de eerste maal wordt afgegeven, dat een volledig onderzoek omvat van de constructie, stabiliteit, machine-installaties, algemene inrichting en het materiaal, met inbegrip van de romp van het vaartuig aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels en uitrusting voor zover het vaartuig valt onder de bepalingen van deze Bijlage. Dit onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen, elektrische installaties, radio-installaties, met inbegrip van die welke worden gebruikt in reddingmiddelen, de systemen en voorzieningen voor de bescherming en beveiliging tegen brand, de reddingmiddelen en -voorzieningen, de zich aan boord bevindende navigatieapparatuur, de nautische publicaties en andere uitrusting, ten volle voldoen aan de voorschriften van deze Bijlage. Het onderzoek moet ook zodanig zijn, dat het zeker is dat de technische uitvoering van alle delen van het vaartuig en zijn uitrusting in alle opzichten bevredigend is en dat het vaartuig is voorzien van de lichten, middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen zoals vereist volgens de voorschriften van deze Bijlage en geldende Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. In het geval voorzieningen voor de overbrenging van loodsen worden meegevoerd, moeten deze eveneens onderzocht worden ten einde zeker te stellen dat zij veilig werken en voldoen aan de desbetreffende voorschriften van het geldend Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee.

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

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

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

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

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

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

2. a. Inspecties en onderzoeken van het vaartuig worden voor zover het de tenuitvoerlegging van de bepalingen van deze voorschriften en het toekennen van vrijstellingen daarvan betreft, verricht door ambtenaren van de Administratie. De Administratie kan evenwel de inspecties en onderzoeken opdragen hetzij aan speciaal voor dit doel aangewezen inspecteurs, hetzij aan door haar erkende organisaties.

b. Een Administratie die inspecteurs aanwijst of organisaties erkent voor het uitvoeren van inspecties en onderzoeken zoals bedoeld in subparagraaf a, verleent een aangewezen inspecteur of erkende organisatie ten minste de bevoegdheid om:

- i. te verlangen dat een vaartuig wordt gerepareerd ;
- ii. op verzoek van de desbetreffende autoriteiten van een havenstaat inspecties en onderzoeken uit te voeren.



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

c. Wanneer een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie vaststelt dat de toestand van het vaartuig of van zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van het certificaat of zodanig is dat het vaartuig niet zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden zee kan kiezen, draagt de inspecteur of organisatie er onmiddellijk zorg voor dat corrigerende maatregelen worden getroffen en stelt hij of zij de Administratie hiervan te gelegener tijd in kennis. Indien dergelijke corrigerende maatregelen niet worden genomen, moet het desbetreffende certificaat worden ingetrokken en wordt de Administratie onmiddellijk in kennis gesteld; en indien het vaartuig zich bevindt in de haven van een andere Partij, worden tevens de desbetreffende autoriteiten van havenstaat onmiddellijk in kennis gesteld. Wanneer een ambtenaar van de Administratie, een aangewezen inspecteur of een erkende organisatie de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat in kennis heeft gesteld, verstrekt de Regering van de betrokken havenstaat de ambtenaar, inspecteur of organisatie alle bijstand die nodig is om deze in staat te stellen de verplichtingen krachtens dit voorschrift na te komen. In voorkomend geval moet de Regering van de betrokken havenstaat verzekeren dat het vaartuig niet vertrekt voordat het zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden zee kan kiezen of de haven kan verlaten om zich naar de passende reparatiewerf te begeven.

d. In elk geval moet de betrokken Administratie de volledigheid en de doeltreffendheid van de inspectie en het onderzoek volledig waarborgen en moet zij zich ertoe verbinden de nodige maatregelen te nemen om deze verplichting na te komen.

3. a. De toestand van het vaartuig en zijn uitrusting moeten worden gehandhaafd overeenkomstig de bepalingen van deze voorschriften ten einde te verzekeren dat het vaartuig in alle opzichten in staat blijft zee te kiezen zonder gevaar voor vaartuig of opvarenden.

b. Nadat een onderzoek van het vaartuig krachtens dit voorschrift is voltooid, mogen in de structurele voorzieningen, de machine-installaties, de uitrusting en de andere onderdelen waarop het onderzoek betrekking heeft, geen veranderingen worden aangebracht dan na goedkeuring van de Administratie.

c. Wanneer een vaartuig een ongeluk overkomt of wanneer een gebrek wordt ontdekt waardoor de veiligheid van het vaartuig of de doeltreffendheid of volledigheid van zijn reddingmiddelen of andere uitrusting in gevaar wordt gebracht, moet de kapitein of de eigenaar van het vaartuig zo snel mogelijk verslag uitbrengen aan de Administratie, de aangewezen inspecteur of de erkende organisatie die belast is met de afgifte van het desbetreffende certificaat, die een onderzoek moet doen instellen ten einde te bepalen of het nodig is over te gaan tot een onder-

zoek zoals vereist in dit voorschrift. Indien het vaartuig zich in een haven van een andere Partij bevindt, brengt de kapitein of de eigenaar tevens onmiddellijk verslag uit aan de desbetreffende autoriteiten van de havenstaat en de aangewezen inspecteur of erkende organisatie moet zich ervan vergewissen dat een dergelijk verslag is gemaakt.”

#### Voorschrift 7

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

*„Afgifte van en plaatsing van aantekeningen op certificaten*

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

b. Wanneer er een vrijstelling wordt verleend ten behoeve van een vaartuig op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage, moet een Internationaal Certificaat van Vrijstelling voor Vissersvaartuigen worden afgegeven naast het in subparagraaf a voorgeschreven certificaat.

2. De certificaten bedoeld in paragraaf 1 worden afgegeven en daarop worden aantekeningen geplaatst hetzij door de Administratie, hetzij door een persoon of organisatie die daartoe door de Administratie naar behoren is gemachtigd. In alle gevallen moet de Administratie de volle verantwoordelijkheid voor de afgifte van de certificaten op zich nemen.”

#### Voorschrift 8

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

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

1. Een Partij kan op verzoek van een andere Partij een vaartuig aan een onderzoek onderwerpen en moet, wanneer zij ervan overtuigd is dat wordt voldaan aan de eisen van deze Bijlage, certificaten afgeven of machtigen tot afgifte daarvan ten behoeve van het vaartuig, en, in voorkomend geval, een aantekening op de certificaten van het vaartuig plaatsen of machtigen tot het plaatsen van een aantekening daarop, in overeenstemming met de bepalingen van deze Bijlage.

2. Een afschrift van het certificaat en een afschrift van het onderzoeksrapport moeten zo spoedig mogelijk worden toegezonden aan de Administratie die het verzoek heeft gedaan.

3. Een aldus afgegeven certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de andere Administra-

tie en heeft dezelfde waarde en wordt op dezelfde wijze erkend als een certificaat dat is afgegeven ingevolge voorschrift 7.”

#### Voorschrift 9

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

*„Model van certificaten en uitrustingsformulier*

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

#### Voorschrift 10

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

*„Beschikbaarheid van certificaten*

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

#### Voorschrift 11

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

*„Duur en geldigheid van certificaten*

1. Een Internationaal Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen wordt voor een tijdsduur van niet langer dan vier jaar afgegeven en wordt niet langer verlengd dan voor één jaar, afhankelijk van de periodieke en tussentijdse onderzoeken zoals voorgeschreven in voorschrift 6(1) b en c, behalve in de gevallen bedoeld in de paragrafen 2, 3 en 4. Een Internationaal Certificaat voor Vrijstelling van Vissersvaartuigen heeft een geldigheidsduur die niet langer mag zijn dan die van het Internationaal Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen.

2. Indien een vaartuig zich ten tijde van het aflopen of ophouden van de geldigheidsduur van zijn certificaat niet bevindt in een haven van de Partij wier vlag het vaartuig gerechtigd is te voeren, mag de geldigheidsduur van het certificaat door die Partij worden verlengd, doch een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om het vaartuig in staat te stellen zijn reis te voltooien, naar een haven van die Partij of naar de haven waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, en dan nog alleen in gevallen, waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

3. Van geen enkel certificaat mag op deze wijze de geldigheidsduur voor een langere tijdsduur dan vijf maanden worden verlengd en een vaartuig, ten behoeve waarvan een dergelijke verlenging wordt verleend, mag, nadat het in een haven van de Partij wier vlag het vaartuig is gerechtigd te voeren of de haven waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, is aangekomen, niet krachtens een dergelijke verlenging een zodanige haven verlaten zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen.

4. Van een certificaat waarvan de geldigheidsduur ingevolge de bepalingen van paragraaf 2 niet is verlengd, mag de geldigheidsduur door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens één maand, aanvangende op de op het certificaat vermelde vervaldatum.

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

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

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

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

## HOOFDSTUK II

### CONSTRUCTIE, WATERDICHTHEID EN UITRUSTING

#### Voorschrift 1

##### *Constructie*

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

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

#### Voorschrift 2

##### *Waterdichte deuren*

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

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

#### Voorschrift 3

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

##### *„Waterdichtheid van de romp*

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

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

#### Voorschrift 4

##### *Waterdichte deuren*

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

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

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

#### Voorschrift 5

##### *Luikopeningen gesloten door middel van houten luiken*

De bestaande tekst van voorschrift 16 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 6

##### *Luikopeningen gesloten door luiken van een ander materiaal dan hout*

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

Paragraaf 1 wordt vervangen door de volgende tekst:

„1. De hoogte boven het dek van luikhoofden moet dezelfde zijn als die, welke in voorschrift 5(1) is vastgesteld. Wanneer de bedrijfsverarin-

gen zulks rechtvaardigen en na goedkeuring van de Administratie, mag de hoogte van luikhoofden worden verlaagd of mogen de luikhoofden geheel worden weggelaten, mits daardoor de veiligheid van de vaartuigen niet wordt aangetast. In dat geval moeten de luikopeningen zo klein als praktisch uitvoerbaar is, worden gehouden en moeten de luiken blijvend zijn bevestigd door middel van scharnieren of gelijkwaardige middelen en snel gesloten en geschalkt kunnen worden, of door middel van voorzieningen met een gelijkwaardige doeltreffendheid ten genoegen van de Administratie.”

#### Voorschrift 7

##### *Openingen boven de ruimte voor machines*

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

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

#### Voorschrift 8

##### *Andere openingen in het dek*

De bestaande tekst van voorschrift 19 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 9

##### *Luchtkokers*

De bestaande tekst van voorschrift 20 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 10

##### *Luchtpijpen*

De bestaande tekst van voorschrift 21 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 11

##### *Peilinrichtingen*

De bestaande tekst van voorschrift 22 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 12

##### *Patrijspooten en ramen*

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

De volgende nieuwe paragraaf 3 wordt ingevoegd:

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

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

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

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

#### Voorschrift 13

##### *Inlaat- en afvoerpijpen*

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

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

#### Voorschrift 14

##### *Waterloospoorten*

De bestaande tekst van voorschrift 25 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 15

##### *Uitrusting voor het ankeren en voor het meren*

De bestaande tekst van voorschrift 26 wordt ingevoegd.

### HOOFDSTUK III

#### STABILITEIT EN DAARMEE VERWANTE ZEEWAARDIGHEID

##### Voorschrift 1

##### *Algemeen*

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

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

##### Voorschrift 2

##### *Stabiliteitscriteria*

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

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

#### Voorschrift 3

##### *Vervuld raken van visruimen*

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

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

#### Voorschrift 4

##### *Bijzondere vismethoden*

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

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

#### Voorschrift 5

##### *Harde wind en slingeren*

De bestaande tekst van voorschrift 31 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 6

##### *Water aan dek*

De bestaande tekst van voorschrift 32 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 7

##### *Bedrijfsomstandigheden*

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

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

Paragraaf 1, d, wordt vervangen door volgende tekst:

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



standigheden een dergelijke waarde rechtvaardigen”.

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

#### Voorschrift 8

##### *IJsafzetting*

De bestaande tekst van voorschrift 34 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 9

##### *Hellingproef*

De bestaande tekst van voorschrift 35 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 10

##### *Stabiliteitsgegevens*

De bestaande tekst van voorschrift 36 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 11

##### *Verplaatsbare visruimschotten*

De bestaande tekst van voorschrift 37 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 12

##### *Boeghoogte*

De bestaande tekst van voorschrift 38 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 13

##### *Maximaal toelaatbare diepgang*

De bestaande tekst van voorschrift 39 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 14

##### *Waterdichte indeling en lekstabiliteit*

De bestaande tekst van voorschrift 40 wordt ingevoegd.

## HOOFDSTUK IV

MACHINE- EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES EN TIJDELIJK  
ONBEMANDE RUITEN VOOR MACHINES

## DEEL A

## ALGEMEEN

## Voorschrift 1

De volgende tekst wordt ingevoegd:

*„Toepassing*

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

## Voorschrift 2

De volgende tekst wordt ingevoegd:

*„Begripsomschrijvingen*

1. „Hoofdstuurinrichting” is de machine-installatie, het krachtwerktuig voor de stuurinrichting, zo al aanwezig, en toebehoren, alsmede de middelen waarmee het draaimoment op de roerkoning wordt overgebracht (b.v. helmstok of kwadrant) die noodzakelijk zijn om het roer in beweging te brengen ten einde het vaartuig onder normale bedrijfsomstandigheden te kunnen besturen.

2. „Hulpinrichting om het roer in beweging te brengen” is de installatie waarin is voorzien met het oog op het in beweging brengen van het roer teneinde het vaartuig te kunnen besturen voor het geval de hoofdstuurinrichting uitvalt.

3. „Het krachtwerktuig voor de stuurinrichting” betekent in het geval van

- a. een elektrische stuurmachine, een elektromotor en de daarbij behorende elektrische installatie;
- b. een elektrisch-hydraulische stuurmachine, een elektromotor en de daarbij behorende elektrische installatie en aangesloten pomp; en
- c. een andere hydraulische stuurmachine, een aandrijfmotor en aangesloten pomp.

4. „De maximumdienstsnelheid vooruit” is de grootste snelheid waarvoor het vaartuig is ontworpen om tijdens zijn dienst op zee onafgebroken bij zijn maximum toegestane diepgang te kunnen ontwikkelen.

5. „De maximumsnelheid achteruit” is de geschatte snelheid, die het vaartuig kan bereiken op grond van het ontworpen maximumvermogen voor het achteruitvaren bij zijn maximum toegestane diepgang.

6. „Oliestookinrichting” is de uitrusting gebruikt voor de toebereiding van brandstofolie voor levering aan een met olie gestookte ketel, of uitrusting gebruikt voor de toebereiding van olie voor levering aan een inwendige verbrandingsmotor, met inbegrip van alle oliedrukpompen, filters en verhitters die olie behandelen onder een druk van meer dan 0,18 newton per mm<sup>2</sup>.

7. „Normale toestand van bedrijfsvoering en leefbaarheid” is een toestand waarin het vaartuig in zijn geheel, de machine-installaties, bedieningsorganen van hoofd- en hulpvoortstuwingsmiddelen, stuurinrichting en bijbehorende installaties, apparatuur bestemd voor veilige navigatie en ter beperking van de gevaren van brand en binnenstromend water, interne en externe communicatiemiddelen en seinapparaten, voorzieningen voor ontsnapping en lieren voor reddingboten goed functioneren en waarin aan de minimumvoorwaarden van comfort en leefbaarheid aan boord van het vaartuig wordt voldaan.

8. „De dood-schip omstandigheid” is de omstandigheid waarbij de hoofdvoortstuwingsinstallatie, ketels en hulpmotoren niet in bedrijf zijn ten gevolge van het ontbreken van vermogen.

9. „Hoofdschakelbord” is een schakelbord dat rechtstreeks wordt gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron en bestemd is om de elektrische energie te verdelen.

10. „Tijdelijk onbemande ruimten voor machines” zijn die ruimten waar de hoofdvoortstuwingsinstallaties en daarbij behorende installaties zich bevinden alsmede alle elektrische hoofdkrachtbronnen en die niet te allen tijde onder alle werkzaamheden – met inbegrip van het manoeuvreren – zijn bemand.

### Voorschrift 3

#### *Algemeen*

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

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

In paragraaf 8 wordt de verwijzing naar de „voorschriften 57 tot en met 62” vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften 19 tot en met 24”, wordt de verwijzing naar de „voorschriften 41 tot en met 56” vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften 3 tot en met 18” en wordt de verwijzing naar de „voorschriften 63 tot en met 105” vervangen door een verwijzing naar de „voorschriften V/1 tot en met V/44”.

## DEEL B

## MACHINE-INSTALLATIES

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

„(Zie ook voorschrift 3)”

## Voorschrift 4

*Machine-installaties*

De bestaande tekst van voorschrift 42 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 5

*Middelen voor achteruit varen*

De bestaande tekst van voorschrift 43 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 6

*Stoomketels, voedingwatersystemen en stoomleidingen*

De bestaande tekst van voorschrift 44 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 7

*Communicatie tussen het stuurhuis en de ruimte voor machines*

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

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

## Voorschrift 8

*Bediening van de voortstuwingsinstallatie vanuit het stuurhuis*

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

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

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

## Voorschrift 9

*Systemen voor samengeperste lucht*

De bestaande tekst van voorschrift 47 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 10

*Inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën*

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

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

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

De volgende nieuwe paragraaf 12 wordt ingevoegd:

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

## Voorschrift 11

*Lensinrichting*

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

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

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

## Voorschrift 12

*Bescherming tegen geluidshinder*

De bestaande tekst van voorschrift 50 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 13

*Stuurinrichting en roer*

De bestaande tekst van voorschrift 51 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 14

*Alarminstallatie voor werktuigdeskundigen*

De bestaande tekst van voorschrift 52 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 15

*Koelinstallaties voor het conserveren van de vangst*

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

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

„1. De koelinstallaties moeten zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd, beproefd en geïnstalleerd, dat ten genoegen van de Administratie rekening is gehouden met de veiligheid van het systeem en met de emissie van chloorfluorkoolwaterstoffen (CFK's) of andere ozon-afbrekende stoffen van het koelmedium waarvan de hoeveelheid of de concentratie een gevaar vormt voor de gezondheid van de mens of voor het milieu.

2. Koelstoffen voor gebruik in koelinstallaties moeten ten genoegen van de Administratie zijn. Het gebruik van methylchloride of CFK's waarvan het ozon-afbrekende potentieel groter is dan 5 procent van CFK-11 is echter niet toegestaan.”

#### DEEL C

#### ELEKTRISCHE INSTALLATIES

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

„(Zie ook voorschrift 3)”

#### Voorschrift 16

#### *Elektrische hoofdkrachtbron*

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

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

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

#### Voorschrift 17

#### *Elektrische noodkrachtbron*

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

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

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

De volgende nieuwe paragraaf 2, a, wordt ingevoegd:

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

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

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

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

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

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

#### Voorschrift 18

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

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

Paragraaf 4 wordt vervangen door volgende tekst:

„4. a. Wanneer een ongeaard primair of secundair verdeelnet voor kracht, verwarming of verlichting wordt gebruikt, moet een meetinrichting zijn aangebracht waarmee de isolatietoestand ten opzichte van de aarde kan worden gecontroleerd.

b. Wanneer het verdeelnet in overeenstemming is met subparagraaf a, en een voltage van meer dan 55 volt gelijkspanning of 55 volt wisselspanning tussen de fasen wordt gebruikt, moet er een meetinrichting zijn aangebracht waarmee de isolatietoestand ten opzichte van de aarde voortdurend kan worden gecontroleerd en die geschikt is voor het geven van een hoorbaar of zichtbaar signaal indien een abnormaal lage isolatiewaarde is bereikt.

c. Verdeelnetten die worden gevoed met een voltage van niet meer dan 250 volt gelijkspanning of 250 volt wisselspanning tussen de fasen en waarop een beperkt aantal verbruikers zijn aangesloten, mogen in overeenstemming zijn met subparagraaf a, mits dit ten genoegen is van de Administratie.”

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

## DEEL D

## TIJDELIJK ONBEMANDE RUIMTEN VOOR MACHINES

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

„(Zie ook voorschrift 3)”

## Voorschrift 19

*Brandbeveiliging*

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

In paragraaf 4 wordt de laatste volzin geschrapt.

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

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

## Voorschrift 20

*Beveiliging tegen vervuld raken*

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

De tekst van paragraaf 2 wordt vervangen door volgende tekst:

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

## Voorschrift 21

*Communicatie*

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

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

## Voorschrift 22

*Alarminstallatie*

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



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

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

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

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

#### Voorschrift 23

#### *Bijzondere eisen voor machine- en ketelinstallaties en elektrische installaties*

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

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

#### Voorschrift 24

#### *Veiligheidssysteem*

De bestaande tekst van voorschrift 62 wordt ingevoegd.

### HOOFDSTUK V

#### BESCHERMING TEGEN, ALSMEDE OPSPOREN, BLUSSEN EN BESTRIJDEN VAN BRAND

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

„(Zie ook voorschrift IV/19)”

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

„DEEL A

ALGEMEEN”

Voorschrift 1

*Algemeen*

De bestaande tekst van voorschrift 63 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 2

De volgende tekst wordt ingevoegd:

„Begripsomschrijvingen

1. „Onbrandbaar materiaal”, een materiaal dat noch brandt, noch ontvlambare gassen in voldoende hoeveelheid afgeeft om bij verhitting tot ongeveer 750 graden Celsius tot zelfontbranding over te gaan, hetgeen ten genoegen van de Administratie moet worden aangetoond door middel van een vastgestelde beproevingsmethode. Elk ander materiaal is brandbaar materiaal.

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

aan het einde van de eerste 5 minuten	556 graden Celsius
aan het einde van de eerste 10 minuten	659 graden Celsius
aan het einde van de eerste 15 minuten	718 graden Celsius
aan het einde van de eerste 30 minuten	821 graden Celsius
aan het einde van de eerste 60 minuten	925 graden Celsius

3. „Schotten van klasse „A””; schotten en dekken die aan de volgende voorwaarden voldoen:

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

Klasse „A-60”	60 minuten
Klasse „A-30”	30 minuten
Klasse „A-15”	15 minuten
Klasse „A-0”	0 minuten

De Administratie kan beproeving eisen van een prototype van een

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

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

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

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

Klasse „B-15” 15 minuten

Klasse „B-0” 0 minuten; en

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. „Laag vlamverspreidend vermogen”; eigenschap die aangeeft dat het aldus omschreven oppervlak de vlamuitbreiding op voldoende wijze kan beperken; deze eigenschap dient ten genoegen van de Administratie te worden aangetoond door middel van een proef.

10. „Ruimten voor accommodatie”; ruimten bestemd voor algemeen gebruik, gangen, toiletten, hutten, kantoren, ziekenverblijven, bioscopen, spel- en hobbyruimten, pantries die geen kooktoestellen bevatten en soortgelijke ruimten.

11. „Ruimten voor algemeen gebruik”; die delen van de ruimten voor accommodatie welke in gebruik zijn als portalen, eetzalen, salons en soortgelijke permanent ingesloten ruimten.

12. „Dienstruimten”; ruimten die gebruikt worden voor kombuizen, pantries die kooktoestellen bevatten, kasten en opslagruimten, werkplaatsen, andere dan die welke deel uitmaken van de ruimten voor machines en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.

13. „Controlestations”; ruimten waarin de radio-installatie van het vaartuig, de voornaamste navigatiemiddelen of de noodkrachtbron zijn ondergebracht of die waarin de uitrusting voor de brandmelding of de uitrusting voor de brandcontrole zijn samengebracht.

14. „Ruimten voor machines van categorie A”; alle ruimten en schachten naar zodanige ruimten, waarin machines van het type inwendige verbrandingsmotor of gasturbine zijn ondergebracht die worden gebruikt hetzij:

- a. als hoofdvoortstuwingswerktuig; of
- b. voor andere doeleinden, indien zodanige machines een gezamenlijk vermogen hebben van niet minder dan 750 kilowatt, of die met olie gestookte ketels of oliestookinrichtingen bevatten.

15. „Ruimten voor machines”; alle ruimten voor machines van categorie A en alle andere ruimten waarin voortstuwingswerktuigen, ketels, oliestookinrichtingen, stoommachines en inwendige verbrandingsmotoren en gasturbines, generatoren, stuurinrichtingen, belangrijke elektrische werktuigen, olielaadstations, koelmachinerie, stabilisatieinrichtingen, luchtversings- en luchtbehandelingsinstallaties zijn ondergebracht en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.”

Na voorschrift 2 wordt het volgende kopje ingevoegd:

„DEEL B

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

Voorschrift 3

*Constructie*

De bestaande tekst van voorschrift 64 wordt ingevoegd.

Voorschrift 4

*Schotten binnen de ruimten voor accommodatie en dienstruimten*

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

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

Voorschrift 5

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

De bestaande tekst van voorschrift 66 wordt ingevoegd.

Voorschrift 6

*Deuren in brandwerende schotten*

De bestaande tekst van voorschrift 67 wordt ingevoegd.

Voorschrift 7

*Brandwerendheid van schotten en dekken*

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Voorschrift 8

##### *Constructiedetails*

De bestaande tekst van voorschrift 69 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 9

##### *Ventilatiesystemen*

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

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

#### Voorschrift 10

##### *Verwarmingsinstallaties*

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

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

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

#### Voorschrift 11

##### *Diversen*

De bestaande tekst van voorschrift 72 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 12

##### *Opslag van gasflessen en gevaarlijke materialen*

De bestaande tekst van voorschrift 73 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 13

*Voorzieningen voor ontsnapping*

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

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

In paragraaf 1, e, worden de puntkomma aan het einde en het woord „en” vervangen door een punt.

Paragraaf 1, f, wordt geschrapt.

## Voorschrift 14

*Automatische sprinkler-, brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties (Methode IIF)*

De bestaande tekst van voorschrift 75 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 15

*Automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties (Methode IIIF)*

De bestaande tekst van voorschrift 76 wordt ingevoegd, onder voorbehoud van de volgende wijzigingen.

In paragraaf 4 wordt „57 graden Celsius” vervangen door „54 graden Celsius” en „74 graden Celsius” door „78 graden Celsius”.

## Voorschrift 16

*Vaste aangebrachte brandblusinstallaties voor laadruimten die in hoge mate brandgevaarlijk zijn*

De bestaande tekst van voorschrift 77 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 17

*Brandbluspompen*

De bestaande tekst van voorschrift 78 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 3, b, wordt de verwijzing naar „voorschrift 80(2), a” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 19(2), a”.

In paragraaf 4, c, wordt de verwijzing naar „voorschrift 55” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift IV/17”.

## Voorschrift 18

*Hoofdbrandblusleidingen*

De bestaande tekst van voorschrift 79 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, a, wordt de verwijzing naar „voorschrift 80(2), a” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 19(2), a”.

Paragraaf 1, b, wordt vervangen door volgende tekst:

„b. Hoofdbrandblusleidingen mogen geen andere aansluitingen hebben dan die, welke voor de brandbestrijding vereist zijn, met uitzondering van aansluitingen die aangebracht zijn om het dek en de ankerkettingen schoon te spuiten of de lensejectoren te bedienen, mits de doeltreffendheid van het brandbestrijdingssysteem wordt gehandhaafd.”

In paragraaf 2, b, wordt de verwijzing naar „voorschrift 80(5)” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 19(5)”.

#### Voorschrift 19

##### *Brandkranen, brandslangen en straalpijpen*

De bestaande tekst van voorschrift 80 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 5, c, wordt de verwijzing naar „voorschrift 79(2), b” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 18(2), b”.

#### Voorschrift 20

##### *Brandblustoestellen*

De bestaande tekst van voorschrift 81 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1 wordt „14 liter” vervangen door „13,5 liter”.

#### Voorschrift 21

##### *Draagbare brandblustoestellen in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten*

De bestaande tekst van voorschrift 82 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 22

##### *Brandblusinrichtingen in ruimten voor machines*

De bestaande tekst van voorschrift 83 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, a, iii, worden de woorden „zoals broomchloordifluormethaan (BCF) of broomtrifluormethaan (BTM)” geschrapt.

De volgende nieuwe paragraaf 1, b, wordt ingevoegd:

„b. Nieuwe brandblusinstallaties met halon 1211 en 1301 als blusstof zijn verboden op nieuwe en bestaande vaartuigen.”

In paragraaf 1, worden de bestaande subparagrafen b, c en d verletterd in respectievelijk c, d en e.



In de verletterde paragraaf 1, d, wordt „136 liter” vervangen door „135 liter”.

In de paragrafen 2 en 3 wordt „375 kilowatt” vervangen door „750 kilowatt”.

#### Voorschrift 23

##### *Internationale walaansluiting*

De bestaande tekst van voorschrift 84 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 24

##### *Brandweeruitrustingen*

De bestaande tekst van voorschrift 85 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 25

##### *Brandbeveiligingsplan*

De bestaande tekst van voorschrift 86 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 26

##### *Mogelijkheid tot het snel gebruiken van de brandbestrijdingsmiddelen*

De bestaande tekst van voorschrift 87 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 27

##### *Toelating van vervangende middelen*

De bestaande tekst van voorschrift 88 wordt ingevoegd.

Het bestaande kopje van DEEL B tussen de voorschriften 88 en 89 wordt vervangen door de volgende tekst:

„DEEL C

BRANDBEVEILIGINGSMAATREGELEN BIJ VAARTUIGEN MET EEN LENGTE  
VAN 45 METER OF MEER, MAAR MINDER DAN 60 METER”

#### Voorschrift 28

##### *Structurele brandbeveiliging*

De bestaande tekst van voorschrift 89 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 101(3)” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 40(3)”.

De volgende nieuwe paragraaf 13 wordt ingevoegd:

„13. Onverminderd de eisen van dit voorschrift kan de Administratie schotten van klasse „A-O” aanvaarden in plaats van schotten van klasse „B-15” of klasse „F”, rekening houdend met de hoeveelheid brandbaar materiaal dat in de aangrenzende ruimten is gebruikt.”

#### Voorschrift 29

##### *Ventilatiesystemen*

De bestaande tekst van voorschrift 90 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 91(2)” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 30(2)”.

In de tweede volzin van paragraaf 6, worden de woorden „en voorzien worden van vonkenvangers” geschrapt.

Aan het einde van paragraaf 6 wordt de volgende volzin toegevoegd: „Over de in- en uitlaatopeningen van de ventilatoren moeten geschikte draadgazen vonkenvangers worden aangebracht”.

In paragraaf 8 wordt de verwijzing naar „voorschrift 70(2) b” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 9(1) b”.

#### Voorschrift 30

##### *Verwarmingsinstallaties*

De bestaande tekst van voorschrift 91 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

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

#### Voorschrift 31

##### *Diversen*

De bestaande tekst van voorschrift 92 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 32

##### *Opslag van gasflessen en gevaarlijke materialen*

De bestaande tekst van voorschrift 93 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 33

##### *Voorzieningen voor ontsnapping*

De bestaande tekst van voorschrift 94 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

Paragraaf 1, d, wordt vervangen door volgende tekst:

„d. de lengte van een gang of gedeelte van een gang, van waar uit slechts een vluchtweg is, bij voorkeur niet meer bedraagt dan 2,5 meter en in geen geval meer bedraagt dan 5 meter;”.

Paragraaf 1, f, wordt geschrapt.

#### Voorschrift 34

##### *Automatische brandalarm- en brandontdekkingsinstallaties*

De bestaande tekst van voorschrift 95 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

De verwijzing naar „voorschrift 89(1)” wordt vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 28(1)”.

#### Voorschrift 35

##### *Brandbluspompen*

De bestaande tekst van voorschrift 96 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 10 wordt de verwijzing naar „voorschrift 98(1)” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 37(1)”.

#### Voorschrift 36

##### *Hoofdbrandblusleidingen*

De bestaande tekst van voorschrift 97 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1 wordt de verwijzing naar „voorschrift 98(1)” vervangen door een verwijzing naar „voorschrift 37(1)”.

Paragraaf 4 wordt vervangen door de volgende tekst:

„4. Hoofdbrandblusleidingen mogen geen andere aansluitingen hebben dan die, welke voor de brandbestrijding vereist zijn, met uitzondering van aansluitingen die aangebracht zijn om het dek en de ankerkettingen schoon te spuiten of de lensejectoren te bedienen, mits de doeltreffendheid van het brandbestrijdingssysteem wordt gehandhaafd.”

#### Voorschrift 37

##### *Brandkranen, brandslangen en straalpijpen*

De bestaande tekst van voorschrift 98 wordt ingevoegd.

#### Voorschrift 38

##### *Brandblustoestellen*

De bestaande tekst van voorschrift 99 wordt ingevoegd, met de volgende wijziging.

In paragraaf 1 wordt „14 liter” vervangen door „13,5 liter”.

Voorschrift 39

*Draagbare brandblustoestellen in controlestations, ruimten voor accommodatie en dienstruimten*

De bestaande tekst van voorschrift 100 wordt ingevoegd.

Voorschrift 40

*Brandblusinrichtingen in ruimten voor machines*

De bestaande tekst van voorschrift 101 wordt ingevoegd, met de volgende wijzigingen.

In paragraaf 1, a, wordt „375 kilowatt” vervangen door „750 kilowatt”.

In paragraaf 1, a, iii, worden de woorden „zoals broomchloordifluormethaan (BCF) of broomtrifluormethaan (BTM)” geschrapt.

De volgende nieuwe paragraaf 1, b, wordt ingevoegd:

„b. Nieuwe brandblusinstallaties met halon 1211 en 1301 als blusstof zijn verboden op nieuwe en bestaande vaartuigen.”

De bestaande paragraaf 1, b, wordt vernummerd in 1, c.

Voorschrift 41

*Brandweeruitrustingen*

De bestaande tekst van voorschrift 102 wordt ingevoegd.

Voorschrift 42

*Brandbeveiligingsplan*

De bestaande tekst van voorschrift 103 wordt ingevoegd.

Voorschrift 43

*Mogelijkheid tot het snel gebruiken van de brandbestrijdingsmiddelen*

De bestaande tekst van voorschrift 104 wordt ingevoegd.

Voorschrift 44

*Toelating van vervangende middelen*

De bestaande tekst van voorzitter 105 wordt ingevoegd.

## HOOFDSTUK VI

## BESCHERMING VAN DE BEMANNING

## Voorschrift 1

*Algemene beschermingsmaatregelen*

De bestaande tekst van voorschrift 106 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 2

*Dekeningen*

De bestaande tekst van voorschrift 107 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 3

*Verschansingen, relingen en beveiligingsmiddelen*

De bestaande tekst van voorschrift 108 wordt ingevoegd.

## Voorschrift 4

*Trappen en ladders*

De bestaande tekst van voorschrift 109 wordt ingevoegd.

## HOOFDSTUK VII

## REDDINGMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN

De bestaande tekst van hoofdstuk VII (voorschriften 110 tot en met 124) wordt vervangen door de volgende tekst:

„DEEL A

ALGEMEEN

## Voorschrift 1

*Toepassing*

1. Dit hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op nieuwe vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer.
2. De voorschriften 13 en 14 zijn tevens van toepassing op bestaande vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, met dien verstande dat de Administratie de toepassing van de eisen van deze voorschriften kan uitstellen tot 1 februari 1999 of tot de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, indien deze datum later valt.

## Voorschrift 2

*Begripsomschrijvingen*

1. „Te water laten door middel van vrij opdrijven”, de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit automatisch van een zinkend vaartuig wordt ontkoppeld en klaar is voor gebruik.
2. „Te water laten door middel van vrije val”, de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit met volledige bezetting en volledige uitrusting wordt ontkoppeld en vervolgens vrij in het water kan vallen zonder afgeremd te worden.
3. „Opblaasbaar toestel”, een toestel dat afhankelijk is van niet verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat normaal, tot aan de klaarvoor-gebruik-situatie, in onopgeblazen toestand wordt gehouden.
4. „Toestel in opgeblazen toestand”, een toestel dat afhankelijk is van niet verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat altijd in opgeblazen toestand en klaar voor gebruik wordt gehouden.
5. „Tewaterlatingsmiddel of -voorziening”, een middel of voorziening om een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot van de opstellingsplaats veilig te water te brengen.
6. „Reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp”, reddingmiddelen of -voorzieningen die nieuwe kenmerken vertonen die niet geheel vallen onder de bepalingen van dit hoofdstuk maar die een gelijke of hogere norm van veiligheid bieden.
7. „Hulpverleningsboot”, een boot ontworpen voor het redden van mensen in nood en het bij elkaar brengen van groepsreddingmiddelen.
8. „Licht terugkaatsend materiaal”, materiaal dat een lichtstraal die daarop gericht wordt, in tegengestelde richting terugkaatst.
9. „Groepsreddingmiddel”, een middel dat personen die in nood verkeren, in leven kan houden vanaf het moment dat zij het vaartuig verlaten.

## Voorschrift 3

*Beoordeling, beproeving en keuring van reddingmiddelen en -voorzieningen*

1. Behalve zoals bepaald in de paragrafen 5 en 6 moeten de reddingmiddelen en -voorzieningen die in dit hoofdstuk zijn vereist, worden gekeurd door de Administratie.
2. Alvorens reddingmiddelen en -voorzieningen goed te keuren, moet de Administratie zich ervan overtuigen dat deze reddingmiddelen en -voorzieningen:

a. zijn beproefd om vast te stellen dat zij voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk, overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie; of  
 b. ten genoegen van de Administratie met succes proeven hebben ondergaan, die in wezen gelijkwaardig zijn aan die welke in deze aanbevelingen zijn voorgeschreven.

3. Alvorens reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp goed te keuren, moet de Administratie zich ervan overtuigen dat deze middelen en voorzieningen:

a. voldoen aan veiligheidsnormen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van dit Hoofdstuk en beoordeeld en beproefd zijn overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie; of

b. ten genoegen van de Administratie met succes een beoordeling en proeven hebben ondergaan, die in wezen gelijkwaardig zijn aan deze aanbevelingen.

4. De door de Administratie aangenomen goedkeuringsprocedures moeten tevens de voorwaarden waaronder de goedkeuring geldig blijft of wordt ingetrokken, omvatten.

5. Alvorens reddingmiddelen en -voorzieningen die nog niet eerder door de Administratie werden goedgekeurd te aanvaarden, moet de Administratie ervan overtuigd zijn dat die reddingmiddelen en -voorzieningen voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk.

6. Reddingmiddelen die krachtens dit Hoofdstuk voorgeschreven zijn en waarvoor geen gedetailleerde bijzonderheden in deel C zijn opgenomen moeten ten genoegen van de Administratie zijn.

#### Voorschrift 4

##### *Productiecontrole*

De Administratie moet voorschrijven dat reddingmiddelen onderworpen worden aan de productiecontroles die noodzakelijk zijn om te verzekeren dat zij volgens dezelfde normen worden vervaardigd als het goedgekeurde prototype.

#### DEEL B

#### EISEN TEN AANZIEN VAN HET VAARTUIG

#### Voorschrift 5

##### *Aantal en typen groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten*

1. Elk vaartuig moet met ten minste twee groepsreddingmiddelen zijn uitgerust.

2. Aantal, inhoud en type van groepsreddingmiddelen en van hulpverleningsboten van vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer, moeten voldoen aan de volgende bepalingen:

a. groepsreddingmiddelen moeten aanwezig zijn die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan beide zijden van het vaartuig ten minste alle opvarenden op te kunnen nemen. Indien op het vaartuig echter voorzieningen zijn getroffen ten aanzien van de waterdichte indeling, de lekstabiliteit en de constructieve brandbescherming die uitgaan boven die, welke zijn vereist in voorschrift III/14 en in Hoofdstuk V, en de Administratie van oordeel is dat ten gevolge een vermindering van het aantal groepsreddingmiddelen, alsmede de plaatsruimte die zij bieden, de veiligheid niet nadelig wordt beïnvloed, kan de Administratie deze vermindering toestaan op voorwaarde dat de gezamenlijke plaatsruimte die groepsreddingmiddelen bieden die aan iedere zijde van het vaartuig aanwezig zijn, voldoende is om ten minste 50 percent van de opvarenden op te nemen. Bovendien moeten voor ten minste 50 percent van het totale aantal opvarenden reddingvlotten aanwezig zijn; en

b. een hulpverleningsboot moet aanwezig zijn, tenzij het vaartuig is uitgerust met een reddingboot die voldoet aan de eisen gesteld voor een hulpverleningsboot en die kan worden teruggehaald na de reddingsoperatie.

3. Vaartuigen met een lengte van minder dan 75 meter moeten voldoen aan de volgende bepalingen:

a. groepsreddingmiddelen moeten zijn aangebracht die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan beide zijden van het vaartuig ten minste alle opvarenden op te kunnen nemen;

b. een hulpverleningsboot moet aanwezig zijn, tenzij het vaartuig is uitgerust met een geschikt groepsreddingmiddel dat kan worden teruggehaald na de reddingsoperatie.

4. In plaats van te voldoen aan het bepaalde in paragraaf 2, a of 3, a, mogen vaartuigen één of meer reddingboten aan boord hebben die door middel van vrije val over de achtersteven van het vaartuig te water gelaten kunnen worden, die voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden, en reddingvlotten die voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden.

5. Er moet een voldoende aantal reddingboten en hulpverleningsboten zijn geplaatst aan boord van de vaartuigen om er bij het ontschepen van het totale aantal opvarenden verzekerd van te zijn dat iedere reddingboot of hulpverleningsboot niet meer dan negen reddingvlotten behoeft te begeleiden.

6. De groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten moeten voldoen aan de toepasselijke eisen van de voorschriften 17 tot en met 23.

#### Voorschrift 6

#### *Beschikbaarheid en plaatsing van groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten*

1. Groepsreddingmiddelen moeten:

a. i in geval van nood onmiddellijk beschikbaar zijn;



- ii. vlug te water kunnen worden gelaten onder de voorwaarden vereist door voorschrift 32 (1), a;
  - iii. snel teruggehiewd kunnen worden, indien zij tevens voldoen aan de eisen gesteld voor een hulpverleningsboot;
  - b. zo geplaatst zijn dat:
    - i. het verzamelen van personen op het inschepingsdek niet wordt bemoeilijkt;
    - ii. de vlotte behandeling van de reddingmiddelen niet wordt bemoeilijkt;
    - iii. de inscheping snel en in goede orde kan geschieden; en
    - iv. de behandeling van andere groepsreddingmiddelen niet wordt bemoeilijkt.
2. Wanneer de afstand van het inschepingsdek tot aan de waterlijn bij de geringste diepgang tijdens de reis meer dan 4,5 meter bedraagt, moeten de groepsreddingmiddelen, met uitzondering van de vrij oprijvende reddingvlotten, met volledige bezetting door middel van davits te water kunnen worden gelaten, dan wel voorzien zijn van gelijkwaardige goedgekeurde middelen voor de inscheping in de groepsreddingmiddelen.
3. Groepsreddingmiddelen en middelen voor het te water laten moeten vóór het vaartuig vertrekt in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn en moeten gedurende de reis te allen tijde zo worden gehouden.
4. a. Groepsreddingmiddelen moeten ten genoeg van de Administratie geplaatst zijn.
- b. Elke reddingboot moet onder een afzonderlijk stel davits of goedgekeurd middel voor het te water laten geplaatst zijn.
- c. Groepsreddingmiddelen moeten zo dicht mogelijk bij de verblijven en dienruimten zijn opgesteld en zodanig doeltreffend zijn geplaatst, dat het te water laten veilig kan geschieden, waarbij speciaal gelet moet worden op de noodzaak vrij te blijven van de schroef. Bij de plaatsing van reddingboten die langs de zijkant van het vaartuig moeten worden neergelaten, moet rekening worden gehouden met ver uitstekende delen van de romp, ten einde aldus zoveel mogelijk zeker te stellen dat het te water laten kan geschieden langs een recht gedeelte van de huid. Bij plaatsing op het voorschip dienen zij achter het aanvaringschot te zijn opgesteld in een beschermde positie. In dit geval dient de Administratie bijzondere aandacht te besteden aan de sterkte van de davits.
- d. De methode van het te water laten en terughieuwen van hulpverleningsboten moet zijn goedgekeurd, waarbij rekening moet zijn gehouden met het gewicht van de hulpverleningsboot met inbegrip van zijn uitrusting en 50 percent van het aantal personen dat hij mag vervoeren ingevolge voorschrift 23(1), b, ii, en 23(1), c, de bouw en afmetingen van de hulpverleningsboot en zijn opstelling boven de waterlijn bij de geringste diepgang van het vaartuig tijdens de reis. Elke hulpverleningsboot echter die meer dan 4,5 meter boven de waterlijn bij

de geringste diepgang van het vaartuig tijdens de reis is opgesteld, moet voorzien zijn van goedgekeurde middelen voor het te water laten en terughieuwen.

e. Middelen voor tewaterlating en inscheping moeten voldoen aan de eisen van voorschriften 32.

f. i. De reddingvlotten moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij in geval van nood onmiddellijk beschikbaar zijn; hun plaatsing moet zodanig zijn dat zij vrij vanaf hun opstelling kunnen opdrijven, zich zelf kunnen opblazen en van een zinkend vaartuig kunnen losraken. Reddingvlotten echter die door middel van davits te water worden gelaten, behoeven niet vrij opdrijvend te zijn.

ii. indien sjourningen worden gebruikt, moeten deze zijn voorzien van een automatisch (hydrostatisch) ontkoppelingssysteem van een goedgekeurd type.

g. Indien de Administratie ervan overtuigd is dat de eigenschappen met betrekking tot de constructie van het vaartuig en de vismethode de toepassing van sommige bepalingen van deze paragraaf redelijk noch praktisch uitvoerbaar maken, kan zij toestaan dat van deze bepalingen wordt afgeweken, mits op het vaartuig alternatieve voorzieningen voor tewaterlating en het terughieuwen zijn aangebracht, die voldoende zijn voor de dienst waarvoor het vaartuig bestemd is. De Administratie die ingevolge deze subparagraaf alternatieve voorzieningen voor tewaterlating en het terughieuwen heeft toegestaan, brengt de Organisatie op de hoogte van de gegevens van deze voorzieningen met het oog op kennisgeving hiervan aan de andere Partijen.

#### Voorschrift 7

##### *Inscheping in groepsreddingmiddelen*

Voor het inschepen in de groepsreddingmiddelen moeten doeltreffende voorzieningen zijn getroffen, die moeten omvatten:

a. ten minste één ladder of een ander goedgekeurd hulpmiddel aan elke zijde van het vaartuig om de groepsreddingmiddelen te kunnen bereiken wanneer deze te water liggen, behalve wanneer ten genoegen van de Administratie is aangetoond dat de afstand van de plaats van inscheping tot aan de groepsreddingmiddelen die te water liggen zodanig is, dat de aanwezigheid van een ladder niet noodzakelijk is;

b. middelen voor het verlichten van de plaats waar de groepsreddingmiddelen geborgen zijn en voor het verlichten van de middelen voor het te water laten daarvan gedurende het gereed maken voor en tijdens het te water vieren, alsmede voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de groepsreddingmiddelen worden gevierd totdat het te water laten is voltooid, voor welke middelen het vermogen moet worden verschaft door de in voorschrift IV/17 vereiste noodkrachtbron;

- c. middelen om opvarenden te waarschuwen dat men op het punt staat het vaartuig te verlaten; en
- d. middelen om te beletten dat water uit het vaartuig in de groepsreddingmiddelen stroomt.

#### Voorschrift 8

##### *Redding gordels*

1. Voor iedere opvarende moet aan boord een redding gordel van goedgekeurd model aanwezig zijn, die voldoet aan de eisen van voorschrift 24.
2. Redding gordels moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen geborgen zijn; hun plaats moet duidelijk aangegeven zijn.

#### Voorschrift 9

##### *Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies*

1. Voor elke persoon die is aangewezen om de hulpverleningsboot te bemannen, wordt een goedgekeurd overlevingspak, van passende maat, dat voldoet aan de eisen van voorschrift 25, voorzien.
2. Aan boord van vaartuigen die voldoen aan de eisen van voorschrift 5(2) en (3) zijn overlevingspakken aanwezig die voldoen aan de eisen van voorschrift 25 ten behoeve van elke opvarende die niet wordt ondergebracht in:
  - a. de reddingboten; of
  - b. reddingvlotten die te water worden gelaten door middel van davits; of
  - c. reddingvlotten die worden bediend door gelijkwaardige goedgekeurde middelen waarbij men zich voor de inscheeping op het reddingvlot niet in het water behoeft te begeven.
3. Naast de in paragraaf 2, letter a, voorgeschreven overlevingspakken moeten vaartuigen voor iedere reddingboot aan boord ten minste drie overlevingspakken hebben die voldoen aan de eisen van voorschrift 25.

Naast de in voorschrift 17 (8), xxxi, vereiste hulpmiddelen tegen warmteverlies moeten vaartuigen hulpmiddelen tegen warmteverlies aan boord hebben die voldoen aan de eisen van voorschrift 26 ten behoeve van personen die in de reddingboten worden ondergebracht en die niet zijn voorzien van overlevingspakken.

Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet voorgeschreven te worden indien het vaartuig is uitgerust met geheel overdekte reddingboten die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan iedere zijde van het vaartuig ten minste het totale aantal opvarenden op te nemen of een reddingboot die door middel van vrije val te water gelaten kan worden die voldoende ruimte biedt om het totale aantal opvarenden op te nemen.

4. De eisen van de paragrafen 2 en 3 hierboven zij niet van toepassing op vaartuigen die voortdurend reizen maken in gebieden met een warm klimaat waar, naar het oordeel van de Administratie, overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies niet nodig zijn.

5. De overlevingspakken vereist in de paragrafen 2 en 3 kunnen worden gebruikt om te voldoen aan de eisen van paragraaf 1.

#### Voorschrift 10

##### *Reddingboeien*

1. Onderstaand aantal reddingboeien die voldoen aan de eisen van voorschrift 27 (1) moet ten minste aanwezig zijn:

- a. 8 reddingboeien aan boord van vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer;
- b. 6 reddingboeien aan boord van vaartuigen met een lengte van minder dan 75 meter.

2. Ten minste de helft van het in paragraaf 1 bedoelde aantal reddingboeien moet voorzien zijn van zelf-ontbrandende lichten die voldoen aan de eisen van voorschrift 27(2).

3. Ten minste twee van de in overeenstemming met paragraaf 2 van zelf-ontbrandende lichten voorziene reddingboeien moeten voorzien zijn van zelfwerkende rooksignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 27(3); deze boeien moeten waar mogelijk vanaf de navigatiebrug snel te water geworpen kunnen worden.

4. Aan elke zijde van het vaartuig moet ten minste één reddingboei voorzien zijn van een drijvende reddinglijn die voldoet aan de eisen van voorschrift 27(4), die een lengte heeft van ten minste tweemaal de hoogte waarop hij boven de waterlijn bij de geringste diepgang tijdens de reis is geplaatst, of dertig meter, naargelang welke lengte de grootste is. Deze reddingboeien moeten niet voorzien zijn van zelfontbrandende lichten.

5. Alle reddingboeien moeten zo geplaatst zijn, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn en moeten altijd onmiddellijk overboord kunnen worden geworpen en mogen niet op enigerlei wijze blijvend bevestigd zijn.

#### Voorschrift 11

##### *Lijnwerptoestellen*

Elk vaartuig moet een lijnwerptoestel van een goedgekeurd type aan boord hebben dat voldoet aan de eisen van voorschrift 28.

## Voorschrift 12

*Noodsignalen*

1. Elk vaartuig moet ten genoegen van de Administratie voorzien zijn van middelen om, zowel overdag als 's nachts, doelmatige noodsignalen te kunnen geven. Hieronder moeten ten minste 12 valschermsignalen begrepen zijn die voldoen aan de eisen van voorschrift 29.

2. De noodsignalen moeten van een goedgekeurd type zijn. Zij moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen geborgen zijn; hun plaats moet duidelijk aangegeven zijn.

## Voorschrift 13

*Radioreddingmiddelen*

1. Op elk vaartuig moeten ten minste drie tweeweg VHF-radiotelefonietoestellen aanwezig zijn. Deze toestellen moeten voldoen aan prestatienormen die niet lager mogen zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen. Indien een tweeweg VHF-radiotelefonietoestel vast wordt aangebracht in een groepsreddingmiddel, moet het voldoen aan uitvoeringsnormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen.

2. Tweeweg VHF-radiotelefonietoestellen die aan boord van bestaande vaartuigen aanwezig zijn en die niet voldoen aan de door de Organisatie aangenomen prestatienormen, kunnen door de Administratie worden aanvaard tot 1 februari 1999, of tot de datum van inwerkingtreding van dit Protocol, naargelang welke datum het laatst valt, mits de Administratie ervan overtuigd is dat zij compatibel zijn met goedgekeurde tweeweg VHF-radiotelefonietoestellen.

## Voorschrift 14

*Radartransponders*

Aan elke zijde van ieder vaartuig moet ten minste één radartransponder zijn geplaatst. Deze radartransponders moeten voldoen aan prestatienormen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aangenomen. De radartransponders moeten zodanig zijn geplaatst dat zij snel in een groepsreddingmiddel kunnen worden gezet. Een andere mogelijkheid is dat één radartransponder wordt geplaatst in elk groepsreddingmiddel.

## Voorschrift 15

*Lichtweerkaatsende materialen op reddingmiddelen*

Alle groepsreddingmiddelen, hulpverleningsboten, redding gordels en reddingboeien moeten zijn voorzien van lichtweerkaatsend materiaal overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie.

## Voorschrift 16

*Gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties*

## 1. Gereedheid voor gebruik

Voordat het vaartuig de haven verlaat en gedurende de gehele reis moeten alle reddingmiddelen in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

## 2. Onderhoud

a. Er moeten door de Administratie goedgekeurde instructies ten aanzien van het onderhoud aan boord van de reddingmiddelen aanwezig zijn en het onderhoud moet dienovereenkomstig worden uitgevoerd;

b. In plaats van de in subparagraaf a vereiste instructies kan de Administratie een voor het vaartuig opgesteld onderhoudsprogramma toestaan.

## 3. Onderhoud van de lopers

Lopers die bij het afvieren van de reddingmiddelen worden gebruikt, moeten met tussenpozen van niet meer dan 30 maanden eind voor eind gekeerd worden en moeten worden vernieuwd wanneer ze gebreken vertonen dan wel na ten hoogste 5 jaar, welke van beide termijnen het kortst is.

## 4. Reserveonderdelen en reparatiegereedheid

Er moeten reserveonderdelen en reparatiegereedheid aanwezig zijn voor de reddingmiddelen en hun bestanddelen die onderhevig zijn aan uitzonderlijke slijtage of verbruik en regelmatig vervangen moeten worden.

## 5. Wekelijkse inspectie

De volgende beproevingen en inspecties moeten wekelijks worden uitgevoerd:

a. visuele inspectie van alle groepsreddingmiddelen, hulpverleningsboten en tewaterlatingsmiddelen ten einde te verzekeren dat deze gereed voor gebruik zijn;

b. de motoren in alle reddingboten en hulpverleningsboten moeten in voor- en achteruit stand in totaal ten minste 3 minuten lopen mits de omgevingstemperatuur hoger is dan de minimumtemperatuur vereist om de motor te kunnen starten;

c. beproeving van het systeem voor het geven van algemeen alarm.

## 6. Maandelijks inspecties

De inspectie van de reddingmiddelen met inbegrip van de reddingbootuitrusting moet maandelijks worden uitgevoerd waarbij gebruik moet worden gemaakt van een controlelijst teneinde te verzekeren dat deze volledig zijn en in goede staat verkeren. Een verslag van de inspectie moet in het logboek worden opgenomen.

7. Herkeuring van opblaasbare reddingsvloten, opblaasbare redding gordels en hulpverleningsboten in opgeblazen toestand

- a. Ieder opblaasbaar reddingvlot en iedere opblaasbare reddinggordel moet een herkeuring ondergaan:
- i. met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In die gevallen waarin het juist en redelijk lijkt, kan de Administratie deze periode echter verlengen tot 17 maanden;
  - ii. in een goedgekeurd keuringsstation, dat bevoegd is deze herkeuring te verrichten, over passende keuringsvoorzieningen beschikt, en uitsluitend gebruik maakt van daartoe opgeleid personeel.
- b. Alle reparaties en onderhoud aan hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant. Noodreparaties kunnen aan boord van het vaartuig worden uitgevoerd; permanente reparaties echter moeten worden verricht in een goedgekeurd keuringsstation.

8. Periodieke herkeuring van de automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen

Automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen voor eenmalig gebruik moeten worden vervangen wanneer de uiterste gebruiksdatum is verstreken. Indien de hydrostatische ontkoppelingsmechanismen geschikt zijn voor hergebruik, moet de herkeuring worden verricht:

- i. met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In die gevallen waarin het juist en redelijk lijkt, kan de Administratie deze periode echter verlengen tot 17 maanden;
- ii. in een keuringsstation dat bevoegd is deze herkeuring te verrichten, over passende keuringsvoorzieningen beschikt, en uitsluitend gebruik maakt van daartoe opgeleid personeel.

9. In gevallen waarin de aard van de visserij-activiteiten problemen oplevert ten aanzien van de naleving van de eisen van de paragrafen 7 en 8, kan de Administratie de tussenpozen voor de periodieke herkeuring verlengen tot 24 maanden, mits de Administratie ervan overtuigd is dat de desbetreffende middelen zodanig zijn gefabriceerd en aangebracht dat zij in behoorlijke staat blijven tot aan de volgende herkeuring.

#### DEEL C

#### EISEN WAARAAN REDDINGMIDDELEN MOETEN VOLDOEN

#### Voorschrift 17

#### *Algemene eisen voor reddingboten*

1. Constructie van reddingboten
  - a. Alle reddingboten moeten deugdelijk zijn gebouwd en moeten van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit en voldoende vrijboord hebben wanneer zij zijn beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting. Alle reddingboten moeten een vaste romp hebben en moeten recht overeind liggend in

kalm water en beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, wanneer er ergens beneden de waterlijn een gat is ontstaan, aangenomen dat geen verlies van drijfmetaal of andere beschadiging optreedt, een positieve stabiliteit kunnen handhaven.

b. Alle reddingboten moeten sterk genoeg zijn om veilig te water gelaten te kunnen worden beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting;

c. Rompen en vaste overdekkingen moeten brandvertragend of brandbestendig zijn.

d. Zitplaatsen moeten worden voorzien op de dwars- en langsdoften of als vaste zetels die zo laag mogelijk in de reddingboot moeten zijn aangebracht, en zo zijn vervaardigd dat zij het aantal personen, ieder met een gewicht van 100 kg, waarvoor ruimte is bestemd overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 2, b, ii, kunnen houden.

e. Elke reddingboot moet sterk genoeg zijn om, zonder blijvende vervorming na het verwijderen van de last, onderstaande belasting te doorstaan:

i. voor boten met een metalen romp, 1,25 maal het totale gewicht van de reddingboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting; of

ii. voor andere boten, 2 maal het totale gewicht van de reddingboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting.

f. Elke reddingboot moet sterk genoeg zijn om, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting en met, waar dat van toepassing is glijspanten of stootdempers op hun plaatsen, een zijdelingse slag tegen de scheepzijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde en tevens een val op het water vanaf een hoogte van ten minste 3 meter, te doorstaan.

g. De verticale afstand tussen het vloeroppervlak en de binnenzijde van de overkapping over 50% van dat vloeroppervlak moet zijn:

i. ten minste 1,3 m voor een reddingboot bestemd voor 9 personen of minder;

ii. ten minste 1,7 m voor een reddingboot bestemd voor 24 personen of meer;

iii. ten minste de afstand vastgesteld door lineaire interpolatie tussen 1,3 meter en 1,7 meter voor een reddingboot bestemd voor 9 tot 24 personen.

## 2. Draagvermogen van reddingboten

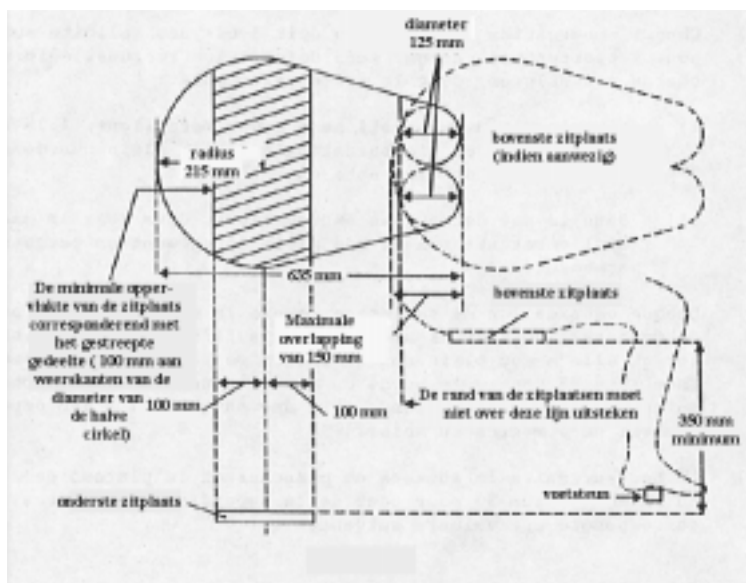
a. Een reddingboot bestemd voor meer dan 150 personen mag niet worden goedgekeurd.

b. Het aantal personen waarvoor in een reddingboot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

i. het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon en allen met een reddinggordel dat normaal zittend plaats kan nemen zonder de behandeling van de voortstuwingsmiddelen of het gebruik van enig uitrustingsstuk te belemmeren; of



- ii. het aantal plaatsen dat wordt verkregen door de zitplaatsindeling overeenkomstig figuur 1. De vormen kunnen elkaar als aangegeven gedeeltelijk overlappen, mits er voetsteunen zijn aangebracht en er voldoende beenruimte is en de verticale afstand tussen de boven- en onderzitplaatsen ten minste 350 mm is.
- c. Iedere zitplaats in de reddingboot moet duidelijk zijn aangegeven.



### 3. Toegang tot reddingboten

- a. Iedere reddingboot moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe wordt gegeven, ingescheept kan worden. Snelle ontscheeping moet eveneens mogelijk zijn.
- b. Reddingboten moeten een inschepingsladder hebben die aan beide zijden van de reddingboot gebruikt kan worden om personen vanuit het water in de reddingboot te kunnen laten klimmen. De onderste trede van de ladder moet ten minste 0,4 meter beneden de waterlijn van de lege reddingboot zijn.
- c. De reddingboot moet zo zijn ingericht dat hulpeloze personen zowel vanuit zee als per draagbaar aan boord gebracht kunnen worden.
- d. Alle oppervlakken waarop personen zouden kunnen lopen, moeten van een antisliplaag zijn voorzien.

#### 4. Drijfvermogen van reddingboten

Alle reddingboten moeten een eigen drijfvermogen hebben of moeten zijn voorzien van zelfdrijvend materiaal dat niet nadelig wordt beïnvloed door zeewater, olie of olieproducten, en voldoende is om de reddingboot met volledige uitrusting drijvende te houden in de toestand dat de zee vrij kan binnendringen. Bovendien moet er voor het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, zelfdrijvend materiaal, gelijk aan 280 Newton per persoon aan opdrijvend vermogen, zijn aangebracht. Tenzij in aanvulling op wat hierboven is voorgeschreven, mag drijvend materiaal niet aan de buitenzijde van de romp van de reddingboot zijn aangebracht.

#### 5. Vrijboord en stabiliteit van reddingboten

Alle reddingboten moeten, beladen met 50% van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, gezeten op hun normale plaatsen aan één zijde van het langsscheepse midden, een vrijboord hebben, gemeten vanaf de waterlijn tot aan de laagst gelegen opening waardoor de reddingboot kan vollopen, van ten minste 1,5% van de lengte van de reddingboot of 100 mm, welke van beide het grootst is.

#### 6. Voortstuwning van reddingboten

a. Iedere reddingboot moet worden aangedreven door een dieselmotor. Voor een reddingboot mag geen motor worden gebruikt waarvan de brandstof een vlammpunt van 43° Celsius of lager heeft (closed-cup test).

b. De motor moet zijn voorzien van een handstartinrichting of een bekrachtigde startinrichting met twee onafhankelijk werkende oplaadbare krachtbronnen. Voorts moet de motor zijn voorzien van alle voor het starten benodigde hulpmiddelen. De startinrichting van de motor en de hulpmiddelen voor het starten moeten bij een omgevingstemperatuur van -15° Celsius de motor kunnen starten binnen 2 minuten vanaf het moment waarop de handelingen daarvoor zijn begonnen, tenzij naar het oordeel van de Administratie, met inachtneming van de bijzondere reizen die het vaartuig met die reddingboot voortdurend maakt, een andere temperatuur van toepassing is. De startinrichting mag niet worden belemmerd door de motoromkasting, doften of andere obstakels.

c. De motor moet ten minste 5 minuten na de koude start, met de reddingboot uit het water, kunnen lopen.

d. De motor moet kunnen lopen indien de reddingboot tot aan de hartlijn van de krukas is volgelopen met water.

e. De inrichting van de schroefas moet zodanig zijn dat de schroef kan worden ontkoppeld van het voortstuwingswerktuig. Er moeten voorzieningen zijn aangebracht waardoor het mogelijk is met de motor-reddingboot zowel voor- als achteruit te varen.

f. De uitlaat moet zo zijn ingericht dat onder normaal gebruik wordt voorkomen dat water de motor binnendringt.

g. Alle reddingboten moeten zo zijn ontworpen dat rekening is gehouden met de veiligheid van personen in het water en mogelijke beschadiging van de schroef door in het water drijvend materiaal wordt voorkomen.

h. De snelheid van een reddingboot in kalm water vooruit varend moet, indien beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting en met alle door de motor aangedreven hulpuitrusting in bedrijf, ten minste 6 knopen zijn en indien een 25-persoons reddingvlot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting of gelijkwaardig gewicht wordt gesleept, 2 knopen. Er moet voldoende brandstof, geschikt voor gebruik bij de temperaturen die in het vaargebied van het vaartuig te verwachten zijn, aanwezig zijn om de volbeladen reddingboot met een vaart van 6 knopen gedurende ten minste 24 uur te laten varen.

i. De reddingbootmotor, de overbrenging en de motoraccessoires moeten zijn omgeven door een brandvertragende omkasting of door geschikte voorzieningen die soortgelijke bescherming bieden. Dergelijke voorzieningen moeten tevens bescherming bieden tegen onopzettelijke aanraking van hete of bewegende delen van de motor door personen en moeten de motor beschermen tegen blootstelling aan weersinvloeden en zeewater. Er moeten doeltreffende maatregelen zijn getroffen om het lawaai van de motor te beperken. De startaccu's moeten zijn aangebracht in omkastingen die een waterdichte ruimte vormen rondom de bodem en de zijden van de accu's. Deze omkastingen moeten goed sluitende deksels hebben, voorzien van een inrichting waardoor gassen kunnen ontsnappen.

j. De reddingbootmotor en de accessoires moeten zo zijn ontworpen dat geen elektromagnetische velden ontstaan die een storende invloed hebben op de radioapparatuur die in de reddingboot wordt gebruikt.

k. Er moeten voorzieningen zijn om alle accu's ten behoeve van het starten van de motor, de radioapparatuur en het zoeklicht opnieuw op te laden. De radioaccu's mogen niet worden gebruikt om stroom te leveren voor het starten van de motor. Er moeten voorzieningen zijn om de accu's van de reddingboot door het scheepsnet opnieuw op te laden met een voedingsspanning die niet hoger is dan 55 Volt en die op de opstellingsplaats van de reddingboot ontkoppeld kunnen worden.

l. Er moeten waterbestendige start- en bedieningsvoorschriften van de motor voorhanden zijn, die duidelijk waarneembaar nabij de bedieningsplaats van de motor zijn aangebracht.

#### 7. Toebehoren van reddingboten

a. Alle reddingboten moeten zijn voorzien van ten minste één afvoerklep die is aangebracht bij het laagste punt in de romp, die automatisch opent om water uit de romp te lozen wanneer de reddingboot niet in het water ligt en die automatisch afsluit om te voorkomen dat er water binnendringt wanneer de reddingboot in het water ligt. Om de afvoerklep te kunnen afsluiten moet deze voorzien zijn van een dop of prop die met

een lijn, ketting of ander geschikt middel aan de reddingboot verbonden is. De afvoerkleppen moeten van binnen in de reddingboot gemakkelijk bereikbaar zijn en de plaats ervan moet duidelijk zijn aangegeven.

b. Alle reddingboten moeten een roer en een helmstok hebben. Indien er tevens een stuurrad of een ander mechanisme voor afstandsbesturing is aangebracht moet, voor het geval dat er storing optreedt in het besturingsmechanisme, de helmstok het roer kunnen bedienen. Het roer moet permanent aan de reddingboot zijn bevestigd. De helmstok moet permanent zijn aangebracht op of verbonden met de roerkoning; indien de reddingboot een mechanisme voor afstandsbesturing heeft, mag de helmstok evenwel verplaatsbaar zijn en kan deze veilig worden opgeborgen en vastgezet nabij de roerkoning. Het roer en de helmstok moeten zo zijn uitgevoerd dat zij niet beschadigd worden bij het gebruik van het ontkoppelingsmechanisme of de schroef.

c. Behalve in de omgeving van roer en schroef moet langs de buitenzijde van de reddingboot een drijvende grijplijn zijn aangebracht.

d. Niet-zelfrichtende reddingboten moeten doelmatige handgrepen aan de onderzijde van de romp hebben, zodat personen zich aan de reddingboot in omgeslagen toestand kunnen vastklampen. De handgrepen moeten zodanig aan de reddingboot zijn bevestigd dat indien deze aan een kracht worden onderworpen die voldoende is om ze van de reddingboot af te breken, zij ervan afbreken zonder de reddingboot te beschadigen.

e. Alle reddingboten moeten zijn uitgerust met voldoende waterdichte kasten of compartimenten om beruimte te bieden aan kleine uitrustingsstukken, water en benodigdheden, zoals bepaald in paragraaf 8. Er moeten voorzieningen zijn voor het opslaan van het opgevangen regenwater.

f. Iedere reddingboot die door middel van een looper of lopers te water wordt gelaten moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmechanisme, dat aan de volgende eisen voldoet:

- i. het mechanisme moet zo zijn uitgevoerd dat alle haken gelijktijdig ontkoppeld worden;
- ii. het mechanisme moet twee ontkoppelingsmogelijkheden hebben en wel als volgt:
  - i. een normale ontkoppelingsmogelijkheid, die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer deze in het water ligt of wanneer de haken onbelast zijn;
  - ii. een belaste ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer de haken belast zijn. Deze ontkoppeling moet zo zijn uitgevoerd dat de reddingboot ontkoppelt onder alle beladingstoestanden van onbelast met de reddingboot in het water liggend tot een belading van 1,1 keer het totale gewicht van de reddingboot wanneer deze is beladen met de volledige bezetting en de volledige uitrusting. Deze ontkoppelingsmogelijkheid moet voldoende beschermd zijn tegen ongewild of voortijdig gebruik;

- iii. de ontkoppelingsbediening moet duidelijk zijn aangegeven in een kleur die afsteekt tegen die van de omgeving;
- iv. het mechanisme moet zijn ontworpen met een veiligheidsfactor van 6 gebaseerd op de maximaal toegestane belasting van het gebruikte materiaal waarbij aangenomen moet worden dat het gewicht van de reddingboot gelijk verdeeld is over de lopers.
- g. Iedere reddingboot moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmiddel om de voorvanglijn te kunnen ontkoppelen wanneer daar kracht op staat.
- h. Iedere reddingboot die voorzien is van een vast aangebracht tweeweg VHF-radiotelefonietoestel met een antenne die afzonderlijk is geplaatst, moet zijn uitgerust met voorzieningen om de antenne op doeltreffende wijze in de gebruiksofstelling te plaatsen en vast te zetten.
- i. Reddingboten bestemd om langs de zijden van het vaartuig te water te worden gelaten moeten de noodzakelijke glijspanten en stootdempers hebben om het te water laten mogelijk te maken en schade aan de reddingboot te voorkomen.
- j. Op het hoogste punt van de vaste overdekking moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flitstamp is, dan moet deze aanvankelijk werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren.
- k. Aan de binnenzijde van de reddingboot moet een lamp of lichtpunt zijn aangebracht dat gedurende ten minste 12 uur voldoende licht geeft om de aanwijzingen voor overleven en uitrusting te kunnen lezen; olielantaarns worden voor dit doel echter niet toegestaan.
- l. Tenzij anders bepaald, moet iedere reddingboot zijn voorzien van doeltreffende middelen om te lozen of moet automatisch zelflozend zijn.
- m. Iedere reddingboot moet zo zijn ingericht dat voldoende uitzicht vooruit, achteruit en naar de zijden wordt verkregen vanaf de stuurpositie in verband met het veilig te water laten en het manoeuvreren.

#### 8. Uitrusting van reddingboten

Alle uitrustingsstukken van een reddingboot, of die nu in deze paragraaf of elders in dit hoofdstuk worden vereist, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven teneinde de boten af te houden, moeten in de reddingboot zijn vastgezet door middel van sjorrings, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij vaartuig-verlaten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn en een zo gering mogelijk gewicht hebben, en moeten op doeltreffende en compacte wijze verpakt zijn. Tenzij anders bepaald, moet de normale uitrusting van een reddingboot bestaan uit:

- i. voldoende drijvende riemen om bij kalme zee vooruit te kunnen

- komen. Voor elke riem moeten dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;
- ii. twee boothaken;
  - iii. een drijvend hoosvat en twee emmers;
  - iv. een handleiding voor het overleven op zee;
  - v. een nachthuis met een doelmatig kompas dat verlicht wordt of voorzien is van doelmatige middelen voor verlichting. In een geheel overdekte reddingboot moet het nachthuis permanent zijn aangebracht bij de stuurstand; in iedere andere reddingboot moeten er geschikte voorzieningen zijn om het nachthuis op te stellen;
  - vi. een drijfanker van geschikt formaat met een schokbestendige sleeplijn en een kaailijn die een goede greep biedt in natte toestand. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee;
  - vii. twee doeltreffende vanglijnen met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand van de opstellingsplaats van de reddingboot tot de waterlijn in de lichtste beladingstoestand of 15 meter, welke van beide de grootste is. Eén vanglijn bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel vereist door paragraaf 7, g, moet aan de voorkant van de reddingboot worden geborgen en de andere moet bij of in de buurt van de boeg van de reddingboot klaar voor gebruik stevig vastgezet zijn;
  - viii. twee bijlen, een aan ieder eind van de reddingboot;
  - ix. waterdichte houders die samen 3 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, waarvan 1 liter per persoon vervangen kan worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 dagen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;
  - x. een roestvrije aker met een lijn;
  - xi. een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;
  - xii. een noodrantsoen van in totaal 10.000 kilojoule voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;
  - xiii. vier valschermsignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 29;
  - xiv. zes handstakellichten die voldoen aan de eisen van voorschrift 30;
  - xv. twee drijvende rooksignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 31;
  - xvi. één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reserve-lamp, verpakt in een waterdichte houder;
  - xvii. één dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen ten behoeve van het seinen naar schepen en vliegtuigen;
  - xviii. één exemplaar van de lijst van vastgestelde reddingseinen bedoeld

- in voorschrift V/16 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;
- xix. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;
  - xx. een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;
  - xxi. zes doses van een middel tegen zeeziekte en één zak voor overgeven bij zeeziekte per persoon;
  - xxii. een zakmes dat met een lijn aan de reddingboot verbonden moet blijven;
  - xxiii. drie blikopeners;
  - xxiv. twee drijvende werpringen, ieder bevestigd aan een drijvende lijn van ten minste 30 meter lengte;
  - xxv. een handpomp;
  - xxvi. een vislijn met haken;
  - xxvii. voldoende gereedschap voor kleinere reparaties aan de motor en zijn accessoires;
  - xxviii. draagbare brandblusuitrusting geschikt om oliebranden te blussen;
  - xxix. een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;
  - xxx. een doelmatige radarreflector, tenzij in de reddingboot een radartransponder voor groepsreddingmiddelen is geplaatst;
  - xxxi. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van voorschrift 26, voldoende voor 10 procent van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte bestemd is of twee, welke van beide het meeste is;
  - xxxii. in het geval van vaartuigen die reizen maken waarvan de aard en duur zodanig zijn dat naar het oordeel van de Administratie de in de subparagrafen xii en xxvi voorgeschreven goederen niet noodzakelijk zijn, kan de Administratie deze eisen laten vervallen.

#### 9. Tekens op reddingboten

- a. De afmetingen van de reddingboot en het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd moeten in duidelijke onuitwisbare tekens daarop zijn aangegeven.
- b. De naam en thuishaven van het vaartuig waartoe de reddingboot behoort moeten aan beide zijden van de voorsteven van de reddingboot zijn aangebracht in blokletters (hoofdletters) in Latijns schrift.
- c. Middelen ter identificatie van het vaartuig waartoe de reddingboot behoort en het nummer van de reddingboot moeten zodanig zijn aangebracht dat zij van bovenaf zichtbaar zijn.

## Voorschrift 18

*Zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboten*

Zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 17 en daarnaast aan de eisen van dit voorschrift.

## 2. Overkapping

a. Er moeten permanent aangebrachte vaste overkappingen zijn die zich uitstrekken over ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf de voorsteven en ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf het achterste gedeelte van de reddingboot.

b. De vaste overkappingen moeten twee schuilplaatsen vormen. Indien de schuilplaatsen schotten hebben dan moeten daarin openingen zijn van voldoende formaat om gemakkelijk toegang te bieden aan personen die een overlevingspak, of warme kleding en een reddinggordel dragen. De hoogte binnen de schuilplaats moet voldoende zijn om personen gemakkelijk toegang te bieden naar hun plaatsen in de voor- en achtersteven van de reddingboot.

c. De vaste overkappingen moeten zo zijn ingericht dat zij vensters of doorzichtige panelen hebben, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten met de ingangen of de overkappingen gesloten, zodat kunstlicht onnodig wordt.

d. De vaste overkappingen moeten handgrepen hebben die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen.

e. De open gedeelten van de reddingboot moeten zijn uitgerust met een permanent aangebrachte opvouwbare overkapping zo ingericht dat:

- i. deze in niet meer dan 2 minuten gemakkelijk opgezet kan worden door niet meer dan twee personen;
  - ii. deze isolerend is om de inzittenden te beschermen tegen kou door middel van niet minder dan twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag of door andere even doeltreffende middelen.
- f. De overkapping gevormd door het vaste en het opvouwbare gedeelte moet zo zijn uitgevoerd dat:
- i. tewaterlating- en terughieuwactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat één van de inzittenden buiten de overkapping hoeft te komen;
  - ii. er aan beide einden en aan beide zijden ingangen zijn, voorzien van doelmatige verstelbare afsluitmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf geopend en gesloten kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten; er dienen middelen te zijn om de ingangen in open of gesloten toestand vast te zetten;
  - iii. er, met de opvouwbare overkapping opgezet en alle ingangen gesloten, te allen tijde voldoende lucht voor de inzittenden wordt toegelaten;



- iv. er middelen zijn om regenwater op te vangen;
  - v. de buitenkant van de vaste en de opvouwbare overkapping en de binnenzijde van dat gedeelte van de reddingboot, dat door de opvouwbare overkapping wordt overdekt, van goed zichtbare kleur is. De binnenkant van de schuilplaatsen moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;
  - vi. het mogelijk is met de reddingboot te roeien.
3. Omslaan en opnieuw richten
- a. Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo ontworpen zijn dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op de plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand is.
  - b. De stabiliteit van een reddingboot moet zodanig zijn dat deze uit zichzelf of automatisch zelfrichtend is indien beladen met de volledige of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting en de personen met hun veiligheidsgordels zijn vastgesjord.
4. Voortstuwing
- a. De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.
  - b. De motor en motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en blijven draaien nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht of moet automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht en het water uit de reddingboot is geloosd. Het ontwerp van de brandstof- en smeersystemen moet het verlies van brandstofolie en het verlies van meer dan 250 milliliter smeerolie uit de motor tijdens het omslaan voorkomen.
  - c. Luchtgekoelde motoren moeten een kanaalsysteem hebben om koellucht op te nemen uit en uit te laten naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten aangebracht zijn om koellucht op te nemen uit en uit te laten binnen de reddingboot.
5. Constructie en stootdempers
- a. Niettegenstaande voorschrift 17, 1, f, moet een zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien dat wordt gewaarborgd dat de reddingboot bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde.
  - b. De reddingboot moet automatisch zelflozend zijn.

#### Voorschrift 19

##### *Geheel overdekte reddingboten*

- 1. Geheel overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 17 en daarnaast voldoen aan de eisen van dit voorschrift.

## 2. Overkapping

Iedere geheel overdekte reddingboot moet zijn uitgerust met een waterdichte overkapping die de gehele reddingboot overdekt. De overkapping moet zo zijn uitgevoerd dat:

- i. deze de inzittenden beschermt tegen hitte en kou;
- ii. toegang tot de reddingboot wordt geboden door luiken die afgesloten kunnen worden om de reddingboot waterdicht te maken;
- iii. de luiken op zodanige plaatsen zijn aangebracht dat tewaterlatingen terughieuwactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat één van de inzittenden de overkapping behoeft te verlaten;
- iv. de toegangsluiken van binnen en van buiten geopend en gesloten kunnen worden en voorzien zijn van middelen om ze in open toestand vast te zetten;
- v. het mogelijk is met de reddingboot te roeien;
- vi. deze, indien de reddingboot in omgekeerde toestand is met de luiken gesloten en zonder lekkage van betekenis, de gehele massa van de reddingboot, alle uitrusting, motor en volledige bezetting kan dragen; .
- vii. deze aan iedere zijde vensters of doorzichtige panelen heeft, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten met de luiken gesloten, zodat kunstlicht onnodig wordt;
- viii. de buitenkant van een goed zichtbare kleur is en de binnenkant van een kleur die voor de inzittenden niet hinderlijk is;
- ix. er handgrepen zijn die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen, en die steun geven bij in- en ontschepen;
- x. personen vanaf de ingang toegang tot hun zitplaatsen hebben zonder over doften of andere obstakels te klauteren;
- xi. de inzittenden beschermd zijn tegen de gevolgen van gevaarlijke atmosferische onderdruk die door de motor kan worden gevormd.

## 3. Omslaan en opnieuw richten

a. Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo ontworpen zijn dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op de plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand is.

b. De stabiliteit van de reddingboot moet zodanig zijn dat deze uit zichzelf of automatisch zelfrichtend is indien beladen met de volledige of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting en alle toegangen en openingen waterdicht gesloten zijn en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgesjord.

c. De reddingboot moet de volledige bezetting en de volledige uitrusting, indien de reddingboot in de in voorschrift 17 (1) a, omschreven beschadigde toestand verkeert, kunnen dragen en haar stabiliteit moet zodanig zijn dat in het geval de reddingboot is omgeslagen, zij automatisch een stand verkrijgt waarbij ontsnapping boven water voor de inzittenden wordt verkregen.

d. Het ontwerp van alle motoruitlaatpijpen, luchtkanalen en andere openingen moet zodanig zijn dat water buiten de motor wordt gehouden wanneer de reddingboot omslaat en zich weer opricht.

4. Voorstuwing

a. De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.

b. De motor en de motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en blijven draaien nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht of moet automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht. Het ontwerp van de brandstof- en smeeroliesystemen moet het verlies van brandstof en het verlies van meer dan 250 milliliter smeerolie uit de motor tijdens het omslaan voorkomen.

c. Luchtgekoelde motoren moeten een kanaalsysteem hebben om koellucht op te nemen uit en uit te laten naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten zijn aangebracht om koellucht op te nemen uit en uit te laten binnen de reddingboot.

5. Constructie en stootdempers

Niettegenstaande voorschrift 17 (1) f, moet een geheel overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien dat wordt gewaarborgd dat de reddingboot bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepzijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde.

6. Reddingboten die door middel van vrije val te water worden gelaten

Een reddingboot gemaakt voor tewaterlating door middel van vrije val moet zo zijn gebouwd dat hij in staat is bescherming te bieden tegen schadelijke versnellingen als gevolg van het te water laten, wanneer beladen met de volledige bezetting en de volledige uitrusting, vanaf ten minste de maximumhoogte waarvoor de boot is ontworpen om opgesteld te worden boven de waterlijn in de lichtste beladingstoestand van het vaartuig onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast tot 10° en met een slagzij van het vaartuig van niet minder dan 20° naar iedere kant.

Voorschrift 20

*Algemene eisen voor reddingvlotten*

1 Constructie van reddingvlotten

a. Ieder reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het gedurende 30 dagen bestand is tegen drijvende blootstelling aan invloeden van weer en zee in alle toestanden van zeegang.

b. Het reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat, wanneer het van een hoogte van 18 meter in het water wordt geworpen, het reddingvlot en

zijn uitrusting naar genoegen blijven werken. Indien het reddingvlot op een hoogte groter dan 18 meter boven de waterlijn in de lichtste beladingstoestand wordt geplaatst, dan moet het van een type zijn dat een valproef van ten minste die hoogte met goed gevolg heeft ondergaan.

c. Het drijvende reddingvlot moet bestand zijn tegen herhaalde sprongen erop vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m boven de vloer van het vlot, zowel met als zonder openstaande overkapping.

d. Het reddingvlot met toebehoren moet zo zijn vervaardigd dat het met zijn volle bezetting en uitrusting en met één van de drijfankers uitgebracht, in kalm water met een vaart van 3 knopen kan worden gesleept.

e. Het reddingvlot moet een overkapping hebben die automatisch opgezet wordt wanneer het vlot te water wordt gelaten en in het water ligt, om de inzittenden te beschermen tegen weersinvloeden. De overkapping moet voldoen aan het volgende:

- i. zij moet isolatie tegen hitte of koude bieden door middel van twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlag, of door andere even doeltreffende middelen. Er moeten voorzieningen zijn getroffen om het binnendringen van water in de luchtlag te voorkomen;
- ii. de binnenkant moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;
- iii. elke ingang moet duidelijk zijn aangegeven en zijn voorzien van doeltreffende verstelbare afsluitingsmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf het reddingvlot geopend kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten. Reddingvlotten bestemd voor meer dan 8 personen moeten ten minste twee tegen over elkaar liggende ingangen hebben;
- iv. zij moet te allen tijde, zelfs met afgesloten ingangen, voldoende lucht voor de inzittenden toelaten;
- v. zij moet zijn voorzien van ten minste één uitkijkopening;
- vi. zij moet zijn voorzien van middelen voor het opvangen van regenwater;
- vii. zij moet onder alle delen van de overkapping voldoende hoofdruimte bieden aan het totaal aantal personen in zittende houding.

## 2. Minimum draagvermogen en gewicht van reddingvlotten

a. Wanneer het draagvermogen van een reddingvlot, berekend overeenkomstig de eisen van voorschrift 21(3) of 22(3), naar gelang van toepassing is, voor minder dan zes personen is, mag het reddingvlot niet worden goedgekeurd.

b. Tenzij het reddingvlot te water gelaten wordt door een goedgekeurd tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan de eisen van voorschrift 32 en het niet draagbaar behoeft te zijn, mag het totale gewicht van het reddingvlot, zijn verpakking en zijn uitrusting niet meer zijn dan 185 kg.

3. Toebehoren van reddingvloten
  - a. Langs de binnen- en buitenzijde van het reddingvlot moeten grijplijnen stevig vastgezet zijn.
  - b. Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doeltreffende vanglijn met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand vanaf de opstellingsplaats tot de waterlijn in de lichtste beladingstoestand of 15 meter, welke de grootste is.
4. Reddingvloten van het strijkbare type
  - a. In aanvulling op de bovenstaande bepalingen moet een reddingvlot van het strijkbare type:
    - i. wanneer het reddingvlot beladen is met de volledige bezetting en volledige uitrusting een zijdelingse slag tegen de scheepshuid met een stootsnelheid van ten minste 3,5 meter per seconde en een val op het water van een hoogte van ten minste 3 meter kunnen doorstaan zonder zodanige schade dat de goede werking aangetast wordt;
    - ii. zijn voorzien van middelen om het reddingvlot langs het inschepingsdek te brengen en daar vast te houden gedurende de inscheping.
  - b. Ieder reddingvlot van het strijkbare type moet zo zijn ingericht dat binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe gegeven wordt, het volledige aantal personen kan worden ingescheept.
5. Uitrusting
  - a. De standaarduitrusting van ieder reddingvlot moet bestaan uit:
    - i. een drijvende werpring, bevestigd aan een drijvende lijn van ten minste 30 m lengte;
    - ii. een mes van het niet-vouwbare type met een drijvend heft, bevestigd aan een lijn en geborgen in een zak op de buitenkant van de overkapping nabij de plaats waar de vanglijn aan het reddingvlot is bevestigd. Daarnaast moet een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen zijn voorzien van een tweede mes, dat niet van het niet-vouwbare type behoeft te zijn;
    - iii. een drijvend hoosvat voor een reddingvlot bestemd voor niet meer dan 12 personen. Voor een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen, twee drijvende hoosvaten;
    - iv. twee sponzen;
    - v. twee drijfankers ieder met een schokbestendige sleeplijn en kaailijn, de ene als reserve en de andere blijvend aan het reddingvlot bevestigd en wel op een zodanige wijze dat wanneer het reddingvlot opgeblazen wordt of in het water ligt het er voor zorgt dat het reddingvlot op de meest stabiele wijze met de kop op de wind komt te liggen. De sterkte van het drijfanker, zijn sleeplijn en kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee. De drijfankers moeten aan elk eind van de sleeplijn een wartel hebben en moeten van het type zijn dat niet binnenste buiten tussen het spruitstuk door kan draaien;

- vi. twee drijvende pagaaien;
  - vii. drie blikopeners (veiligheidsmesses die voorzien zijn van een speciale blikopener zijn t.a.v. deze eis voldoende);
  - viii. een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;
  - ix. een fluit of gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;
  - x. vier valschermsignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 29;
  - xi. zes handstakellichten die voldoen aan de eisen van voorschrift 30;
  - xii. twee drijvende rooksignalen die voldoen aan de eisen van voorschrift 31;
  - xiii. één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reserve-lamp, verpakt in een waterdichte houder;
  - xiv. een doelmatige radarreflector, tenzij er een radartransponder in het reddingvlot is geplaatst;
  - xv. één dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen ten behoeve van het seinen naar schepen en vliegtuigen;
  - xvi. één exemplaar van de lijst van vastgestelde reddingseinen bedoeld in Voorschrift V/16 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;
  - xvii. een vislijn met haken;
  - xviii. een noodrantsoen van in totaal 10.000 kiloJoule voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;
  - xix. waterdichte houders die samen 1,5 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd, waarvan 0,5 liter per persoon vervangen kan worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 dagen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;
  - xx. een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;
  - xxi. zes doses van een middel tegen zeeziekte en één zak voor overgeven bij zeeziekte voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd;
  - xxii. aanwijzingen voor het overleven op zee;
  - xxiii. aanwijzingen voor onmiddellijk te nemen maatregelen;
  - xxiv. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van voorschrift 26 voldoende voor 10 procent van het aantal personen waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd of twee, welke van beide het meest is.
- b. De aanduiding, voorgeschreven in de voorschriften 21(7), c, v en 22(7), vii, op reddingvlotten die overeenkomstig paragraaf a zijn uitgerust, moet zijn „SOLAS-A-PACK” in blokletters (hoofdletters) in Latijns schrift.

c. Waar van toepassing moet de uitrusting geborgen zijn in een verpakking die, wanneer deze geen volledig onderdeel is van, of blijvend bevestigd is aan het reddingvlot, moet worden geborgen en vastgezet binnen het reddingvlot en ten minste 30 minuten in het water moet kunnen drijven zonder dat de inhoud wordt beschadigd.

6. Voorzieningen voor het vrij opdrijven van reddingvloten

a. Vanglijnsysteem

Het vanglijnsysteem van een reddingvlot moet een verbinding tussen het vaartuig en het reddingvlot vormen en moet zo zijn aangebracht dat het reddingvlot wanneer het ontkoppeld is en, in het geval van een opblaasbaar reddingvlot, wanneer het opgeblazen is, niet door het zinkende vaartuig kan worden ondergetrokken.

b. Breekdraad

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een breekdraad wordt toegepast, moet deze:

- i. niet breken bij de kracht die nodig is om de vanglijn uit de verpakking van het reddingvlot te trekken;
- ii. indien van toepassing, sterk genoeg zijn om het reddingvlot te laten opblazen;
- iii. breken bij een kracht van 2,2 kiloNewton (plus of min 0,4 kiloNewton).

c. Hydrostatische ontkoppelingssystemen

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een hydrostatisch ontkoppelingssysteem wordt toegepast, moet dit:

- i. zijn vervaardigd uit niet op elkaar inwerkende materialen opdat wordt voorkomen dat het systeem onklaar raakt. Gegalvaniseerde of op andere wijze met metaal bedekte delen mogen niet toegestaan worden op onderdelen van het hydrostatisch ontkoppelingssysteem;
- ii. automatisch het reddingvlot ontkoppelen op een diepte van niet meer dan 4 meter;
- iii. afvoergaten hebben om te voorkomen dat een opeenhoping van water in de hydrostatische ruimte ontstaat als het apparaat in normale toestand verkeert;
- iv. zo vervaardigd zijn dat ontkoppeling bij overkomend water wordt voorkomen;
- v. op de buitenkant blijvend zijn gemerkt met het type en serienummer;
- vi. zijn voorzien van een document of een identificatieplaatje waarop de fabricagedatum, het type en het serienummer zijn vermeld;
- vii. zo zijn ontworpen, dat ieder onderdeel verbonden met het vanglijnsysteem een sterkte heeft die niet minder is dan die voor de vanglijn is vereist;
- viii. indien het voor eenmalig gebruik is, instructies bevatten voor de vaststelling van de uiterste gebruiksdatum alsmede middelen voor de markering van de datum op het systeem.

## Voorschrift 21

*Automatisch opblaasbare reddingvlotten*

1. Automatisch opblaasbare reddingvlotten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 20 en daarnaast aan de eisen van dit voorschrift.

2. Constructie van automatisch opblaasbare reddingvlotten

a. De hoofddrijfkamer moet in ten minste twee afzonderlijke compartimenten zijn verdeeld, ieder voorzien van een terugslagklep voor het opblazen. De drijfkamers moeten zo zijn ontworpen, dat wanneer een van de compartimenten is beschadigd of zich niet opblaast, de compartimenten die nog intact zijn het reddingvlot drijvend kunnen houden met positief vrijboord rondom en met het aantal personen, waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd, ieder met een gewicht van 75 kg en zittend op de normale plaats.

b. De bodem van een reddingvlot moet waterdicht zijn en moet voldoende isolatie kunnen bieden tegen koude, hetzij:

i. door middel van één of meer compartimenten die automatisch, of door de inzittenden, opgeblazen, leeg gelaten en weer opgeblazen kunnen worden; hetzij

ii. door andere even doeltreffende middelen die niet afhankelijk zijn van opblazen.

c. Het reddingvlot moet worden opgeblazen met een niet giftig gas. Het opblazen moet bij een omgevingstemperatuur van tussen 18° Celsius en 20° Celsius binnen de tijd van 1 minuut en bij een omgevingstemperatuur van minus 30° Celsius binnen de tijd van 3 minuten zijn voltooid. Na het opblazen moet het reddingvlot zijn vorm behouden wanneer het beladen is met de volledige bezetting aan personen en uitrusting.

d. Elk opblaasbaar compartiment moet een druk van ten minste drie maal de werkdruk kunnen doorstaan; door middel van een ontluchtingsklep of door beperkte gastoevoer moet worden voorkomen dat een druk groter dan tweemaal de werkdruk wordt bereikt. Er moeten middelen zijn om de handpomp of blaasbalg voorgeschreven in paragraaf 10, a, ii, zodanig aan te sluiten dat de werkdruk gehandhaafd kan worden.

3. Draagvermogen van automatisch opblaasbare reddingvlotten

Het aantal personen waarvoor in een reddingvlot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

i. het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofddrijfkamers – waarbij noch de bogen noch de doften indien aangebracht, mogen worden meegerekend – uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096; of

ii. het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de bodem van het opgeblazen reddingvlot gemeten tot de binnenste rand van de drijfkamer – waarbij de doft of doften, indien aangebracht, mogen worden meegerekend – uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of



- iii. het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.
- 4. Toegang tot automatisch opblaasbare reddingvloten
    - a. Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een half verstijfde inklimsteun om personen in staat te stellen om vanuit zee in het reddingvlot te klimmen; deze moet zo zijn aangebracht dat aanzienlijk leeglopen van het reddingvlot bij beschadiging van de inklimsteun wordt voorkomen. Bij strijkbare reddingvloten met meer dan één ingang moet de inklimsteun bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen zijn aangebracht.
    - b. Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet zijn.
    - c. In het reddingvlot moeten middelen zijn om personen te helpen zichzelf vanaf de ladder in het reddingvlot te trekken.
  - 5. Stabiliteit van automatisch opblaasbare reddingvloten
    - a. Ieder opblaasbaar reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het, wanneer geheel opgeblazen en in het water drijvend met de overkapping geheel op, in zeegang stabiel is.
    - b. De stabiliteit van een reddingvlot moet zodanig zijn dat het in omgekeerde toestand in zeegang en in kalme zee door één persoon kan worden gekeerd.
    - c. De stabiliteit van een reddingvlot moet zodanig zijn dat het, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, in kalm water gesleept kan worden met een snelheid tot 3 knopen.
  - 6. Toebehoren van automatisch opblaasbare reddingvloten
    - a. De sterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad vereist in voorschrift 20(6) b, moet ten minste 10,0 kiloNewton zijn voor een reddingvlot dat bestemd is om aan negen of meer personen ruimte te bieden en ten minste 7,5 kiloNewton voor alle andere reddingvloten. Het opblazen van het reddingvlot moet door één persoon geactiveerd kunnen worden.
    - b. Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flitslamp is, dan moet het flitslicht werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij en moet automatisch gaan branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.

c. Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch gaan branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen en moet voldoende licht geven om de aanwijzingen voor overleving en uitrusting te kunnen lezen.

7. Containers van automatisch opblaasbare reddingvloten

- a. Het reddingvlot moet zijn verpakt in een container die:
  - i. zo vervaardigd is dat deze bestand is tegen zware slijtage onder omstandigheden die op zee worden ondervonden;
  - ii. volgepakt met het reddingvlot en de uitrusting voldoende eigen drijfvermogen heeft om de vanglijn naar buiten te trekken en het opblaasmechanisme te bedienen wanneer het vaartuig zinkt;
  - iii. met uitzondering van de lekgaten in de bodem van de container, voor zover uitvoerbaar, waterdicht is.
- b. Het reddingvlot moet zodanig in de container worden gepakt dat, voor zover mogelijk, verzekerd is dat het reddingvlot eenmaal in het water recht overeind wordt opgeblazen zodra het vrijkomt van de container.
- c. De container moet zijn gemerkt met:
  - i. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;
  - ii. het serienummer
  - iii. de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend en het aantal personen waarvoor het bestemd is;
  - iv. SFV;
  - v. het type van het bijgepakte noodpakket;
  - vi. de datum waarop laatste keuring plaatsvond;
  - vii. de lengte van de vanglijn;
  - viii. de maximale hoogte boven de waterlijn waarop het geplaatst mag worden (afhankelijk van de valproef en de lengte van de vanglijn);
  - ix. aanwijzingen voor de tewaterlating.

8. Merken op automatisch opblaasbare reddingvloten

Het reddingvlot moet gemerkt zijn met:

- i. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;
  - ii. het serienummer;
  - iii. de datum van fabricage (maand en jaar);
  - iv. de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend;
  - v. de naam en plaats van het keuringsstation waar de laatste keuring plaatsvond;
  - vi. het aantal personen waarvoor het bestemd is, aangebracht boven iedere ingang in tekens die ten minste 100 millimeter hoog zijn, in een kleur die contrasteert met het materiaal van het reddingvlot.
9. Automatisch opblaasbare reddingvloten van het strijkbare type
- a. Behalve te voldoen aan bovenstaande eisen moet een reddingvlot van het strijkbare type, wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt, een last doorstaan van:

- i. 4 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur en een gestabiliseerde temperatuur van het reddingvlot van 20° Celsius, plus of min 3° Celsius, met alle overdrukventielen gesloten; en
  - ii. 1,1 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur en een gestabiliseerde temperatuur van het reddingvlot van minus 30° Celsius met alle overdrukventielen open.
  - b. Containers van vloten die door middel van een voorziening voor tewaterlating te water worden gelaten, moeten zo zijn vastgezet, dat voorkomen wordt dat de verpakking of delen daarvan in zee vallen tijdens en na het opblazen en te water laten van het in de container verpakte reddingvlot.
10. Aanvullende uitrusting voor automatisch opblaasbare reddingvloten
- a. In aanvulling op de uitrusting bepaald in voorschrift 20(5) moet ieder automatisch opblaasbaar reddingvlot zijn voorzien van:
    - i. reparatiegerei om lekken in de drijfkamers te herstellen;
    - ii. een handpomp of een blaasbalg.
  - c. De messen vereist in voorschrift 20(5), a, ii, moeten veiligheidsmessen zijn.

#### Voorschrift 22

##### *Vaste reddingvloten*

1. Vaste reddingvloten moeten voldoen aan de eisen van voorschrift 20 en daarnaast aan de eisen van dit voorschrift.
2. Constructie van vaste reddingvloten
  - a. Het drijfvermogen van het reddingvlot moet worden geleverd door goedgekeurd zelfdrijvend materiaal dat zo dicht mogelijk bij de zijden van het reddingvlot is aangebracht. Het drijvend materiaal moet brandvertragend zijn of beschermd zijn door een brandvertragende laag.
  - b. De bodem van het reddingvlot moet het binnendringen van water voorkomen en moet de inzittenden doeltreffend uit het water houden en hen tegen de koude isoleren.
3. Draagvermogen van vaste reddingvloten  
 Het aantal personen waarvoor in een reddingvlot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:
  - i. het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van het drijf-materiaal vermenigvuldigd met een factor 1 minus het soortelijk gewicht van het materiaal, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096; of
  - ii. het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de bodem van het reddingvlot, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of

- iii. het aantal personen, met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.
4. Toegang tot vaste reddingvloten
    - a. Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een verstijfde inklimsteun om personen in staat te stellen om vanuit zee in het reddingvlot te klimmen. Bij strijkbare reddingvloten met meer dan één ingang moet de inklimsteun bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsfaciliteiten zijn aangebracht.
    - b. Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet zijn.
    - c. In het reddingvlot moeten middelen zijn om personen te helpen zichzelf vanaf de ladder in het reddingvlot te trekken.
  5. Stabiliteit van vaste reddingvloten
    - a. Tenzij het reddingvlot, met welke zijde het ook bovendrijft, veilig kan worden gebruikt, moeten de sterkte en stabiliteit zodanig zijn dat het zelfrichtend is of gemakkelijk door één persoon in zeegang en in kalme zee kan worden gekeerd.
    - b. De stabiliteit van het reddingvlot moet zodanig zijn dat het, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, in kalm water gesleept kan worden met een snelheid tot 3 knopen.
  6. Toebehoren van vaste reddingvloten
    - a. Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doeltreffende vanglijn. De sterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad vereist in voorschrift 20(6), b, moet ten minste 10,0 kiloNewton zijn voor een reddingvlot dat bestemd is om aan negen of meer personen ruimte te bieden en ten minste 7,5 kiloNewton voor alle andere reddingvloten.
    - b. Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flitslamp is, dan moet het flitslicht werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij en moet automatisch gaan branden wanneer de overkapping is opgezet. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.
    - c. Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand in- en uitschakelbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch gaan branden wanneer de overkapping is opgezet en moet voldoende licht geven om de aanwijzingen voor overleving en uitrusting te kunnen lezen.

#### 7. Merken op vaste reddingsvloten

Het reddingsvlot moet gemerkt zijn met:

- i. de naam en thuishaven van het vaartuig waartoe het behoort;
- ii. de naam van de fabrikant of het handelsmerk;
- iii. het serienummer;
- iv. de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend;
- v. het aantal personen waarvoor het bestemd is, aangebracht boven iedere ingang in tekens die ten minste 100 millimeter hoog zijn, in een kleur die contrasteert met het materiaal van het reddingsvlot;
- vi. SFV;
- vii. het type van het bijgepakte noodpakket;
- viii. de lengte van de vanglijn;
- ix. de maximale hoogte boven de waterlijn waarop het geplaatst mag worden (afhankelijk van de valproef);
- x. aanwijzingen voor de tewaterlating.

#### 8. Vaste reddingsvloten van het strijkbare type

Behalve te voldoen aan bovenstaande eisen moet een vast reddingsvlot van het strijkbare type wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt een last van 4 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting doorstaan.

### Voorschrift 23

#### *Hulpverleningsboten*

##### 1. Algemene eisen

a. Behalve zoals bepaald in dit voorschrift, moeten alle hulpverleningsboten voldoen aan de eisen van voorschrift 17(1) tot en met 17(7), en 17(7) f, 17(7) g, 17(7) i, 17(7) l en 17(9).

b. Hulpverleningsboten kunnen zijn van een vaste constructie, van een constructie van het opblaasbare type of van een constructie waarin beide gecombineerd zijn en moeten:

- i. niet minder dan 3,8 meter en niet meer dan 8,5 meter in lengte zijn, behalve wanneer de Administratie, gezien de grootte van het vaartuig of om andere redenen waarom het onredelijk of onuitvoerbaar wordt geacht zodanige boten aan boord te hebben, een hulpverleningsboot van geringere lengte doch ten minste 3,3 meter kan aanvaarden;
- ii. ten minste vijf personen in zittende en een persoon in liggende houding kunnen dragen, of in het geval van een hulpverleningsboot van minder dan 3,8 meter in lengte, een door de Administratie vast te stellen lager aantal.

c. Het aantal personen dat in een hulpverleningsboot mag worden ondergebracht, wordt door de Administratie vastgesteld.

d. Hulpverleningsboten die uit een combinatie van een vaste constructie en een constructie van het opblaasbare type bestaan, moeten ten genoegen van de Administratie voldoen aan de desbetreffende eisen van dit voorschrift.

e. Tenzij de hulpverleningsboot voldoende zeeg heeft, moet deze zijn voorzien van een boegoverdekking die zich over ten minste 15 procent van de lengte uitstrekt.

f. Hulpverleningsboten moeten kunnen manoeuvreren met een snelheid tot 6 knopen en moeten gedurende ten minste 4 uur die snelheid kunnen aanhouden.

g. Hulpverleningsboten moeten bij zeegang handelbaar en manoeuvreerbaar genoeg zijn om personen uit het water te kunnen terughalen, reddingvloten bij elkaar te brengen en het grootste type reddingvlot dat aan boord is, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting of een gelijkwaardig gewicht, met een vaart van ten minste 2 knopen te kunnen slepen.

h. Een hulpverleningsboot moet met een binnenboord- of buitenboordmotor zijn uitgerust. Indien een buitenboordmotor is aangebracht, dan kunnen het roer en de helmstok onderdeel van de motor zijn. Niet-tegenstaande de eisen van voorschrift 17(6), a, kunnen buitenboordbenzinemotoren met een goedgekeurd brandstofsysteem worden aangebracht in hulpverleningsboten mits de brandstoftanks op bijzondere wijze tegen brand en explosies worden beschermd.

i. Er moeten permanent voorzieningen ten behoeve van het slepen in de hulpverleningsboot zijn aangebracht en deze moeten sterk genoeg zijn om reddingvloten bij elkaar te brengen of te slepen zoals in paragraaf 1, g, wordt vereist.

j. Hulpverleningsboten moeten zijn uitgerust met een berging voor kleinere uitrustingsstukken die dicht is tegen weer en wind.

## 2. Uitrusting van hulpverleningsboten

a. Alle uitrustingsstukken voor hulpverleningsboten, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven om de boot af te houden, moeten in de hulpverleningsboot zijn vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of andere geschikte voorzieningen. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij tewaterlatings- of terughieuwactiviteiten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn, en een zo gering mogelijk gewicht hebben, en moeten op doeltreffende en compacte wijze zijn verpakt.

b. De normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot moet bestaan uit:

- i. voldoende drijvende riemen of pagaaien om bij kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor elke riem moeten dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten door middel van lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;

- ii. een drijvend hoosvat;
  - iii. een nachthuis met een doelmatig kompas dat verlicht wordt of voorzien is van doelmatige middelen voor verlichting;
  - iv. een drijfanker en kaailijn met een sleeplijn van voldoende sterkte en met een lengte van ten minste 10 meter;
  - v. een vanglijn van voldoende lengte en sterkte bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel dat voldoet aan de eisen van voorschrift 17(7) g, en geplaatst aan de voorkant van de hulpverleningsboot;
  - vi. een drijvende lijn van ten minste 50 meter lengte, sterk genoeg om een reddingvlot te slepen zoals voorgeschreven in paragraaf 1, g;
  - vii. één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reserve-lampje, verpakt in een waterdichte houder;
  - viii. een fluit of een gelijkwaardig middel voor het geven van geluidsignalen;
  - ix. een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;
  - x. twee drijvende werpringen, ieder bevestigd aan een drijvende reddinglijn van ten minste 30 meter lengte;
  - xi. een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 meter breedte op 180 meter afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;
  - xii. een doelmatige radarreflector;
  - xiii. hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van voorschrift 26, voldoende voor 10 procent van het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd of twee, welk van beide het meeste is.
- c. Behalve de uitrusting voorgeschreven in paragraaf 2, b, moet de normale uitrusting van iedere vaste hulpverleningsboot bestaan uit:
- i. een boothaak;
  - ii. een emmer;
  - iii. een mes of bijl.
- d. Behalve de uitrusting voorgeschreven in paragraaf 2, b, moet de normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot in opgeblazen toestand bestaan uit:
- i. een drijvend veiligheidsmes;
  - ii. twee sponzen;
  - iii. een doelmatige met de hand te bedienen blaasbalg of pomp;
  - iv. reparatiegerei in een geschikte houder voor het herstellen van lekages;
  - v. een veiligheidsboothaak.
3. Aanvullende eisen voor een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand
- a. De eisen van voorschrift 17(1) c, en 17(1) e, zijn niet van toepassing op hulpverleningsboten in opgeblazen toestand.

- b. Een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet zo zijn vervaardigd dat deze, wanneer hij aan zijn spruit of ontkoppelingshaak hangt:
- i. sterk en stijf genoeg is om afgevierd en teruggehieuwd te kunnen worden met de volledige bezetting en de volledige uitrusting;
  - ii. sterk genoeg is om een last van 4 maal het gewicht van zijn volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur van 20° plus of minus 3° Celsius met alle overdrukventielen gesloten te doorstaan;
  - iii. sterk genoeg is om een last van 1,1 maal het gewicht van zijn volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur van -30° Celsius met alle overdrukventielen open te doorstaan.
- c. Hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten zo zijn vervaardigd dat ze bestand zijn tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee:
- i. opgesteld op een open dek aan boord van een vaartuig op zee;
  - ii. gedurende 30 dagen drijvend in alle toestanden van zeegang.
- d. Behalve te voldoen aan de eisen van voorschrift 17(9), moeten hulpverleningsboten in opgeblazen toestand gemerkt zijn met het serienummer, de naam of het handelsmerk van de fabrikant en de datum van fabricage.
- e. Het drijfvermogen van een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet worden geleverd door één enkel drijflichaam onderverdeeld in ten minste vijf verschillende compartimenten van nagenoeg dezelfde inhoud of door twee verschillende drijflichamen die geen van beide groter zijn dan 60 procent van het totale volume. De drijflichamen moeten zo zijn ontworpen dat wanneer een van beide drijflichamen is beschadigd, de compartimenten die nog intact zijn het aantal personen waarvoor de hulpverleningsboot bestemd is, ieder met een gewicht van 75 kilogram en zittend op de normale plaats, drijvend kunnen houden met een positief vrijboord langs de gehele omtrek van de hulpverleningsboot.
- f. De drijflichamen die de omgrenzing van de hulpverleningsboot in opgeblazen toestand vormen, moeten in opgeblazen toestand een inhoud hebben van ten minste 0,17 kubieke meter per persoon voor het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd.
- g. Elk drijflichaam moet zijn voorzien van een terugslagklep ten behoeve van het opblazen met handbediening en van middelen om het drijflichaam te laten leeglopen. Tenzij de Administratie er van overtuigd is dat een dergelijk middel niet noodzakelijk is, moet er tevens een overdrukventiel zijn aangebracht.
- h. Aan de onderzijde van de bodem en op kwetsbare plaatsen aan de buitenzijde van de hulpverleningsboot van het opblaasbare type moeten ten genoegen van de Administratie schavielstrippen zijn aangebracht.
- i. Indien een spiegel is aangebracht, mag deze niet verder naar binnen zijn aangebracht dan 20 procent van de totale lengte van de hulpverleningsboot.



j. Er moeten doelmatige bevestigingspunten zijn aangebracht om de vanglijnen voor en achter en de grijplijnen langs de buitenzijde van de boot te bevestigen.

k. De hulpverleningsboot van het opblaasbare type moet te allen tijde in volledig opgeblazen toestand worden gehouden.

#### Voorschrift 24

##### *Reddinggordels*

###### 1. Algemene eisen voor reddinggordels

a. Een reddinggordel moet niet blijven branden of doorgaan met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest.

b. Een reddinggordel moet zo zijn vervaardigd dat:

- i. deze na demonstratie, binnen 1 minuut op de juiste wijze en zonder hulp door een persoon kan worden aangedaan;
- ii. deze binnenste buiten kan worden gedragen of zeer duidelijk uitsluitend op één manier kan worden gedragen en voor zover mogelijk niet op een foutieve manier aangedaan kan worden;
- iii. deze gemakkelijk zit;
- iv. deze de drager in staat stelt van een hoogte van ten minste 4,5 meter in het water te springen zonder letsel te veroorzaken en zonder dat de reddinggordel losraakt of beschadigd wordt.

c. Een reddinggordel moet voldoende drijfvermogen en stabiliteit in kalm zoet water hebben om:

- i. de mond van een vermoeid of bewusteloos persoon ten minste 120 millimeter vrij van het water te houden met het lichaam achterover in het water hellend onder een hoek van niet minder dan 20° en niet meer dan 50° ten opzichte van de verticale stand;
  - ii. het lichaam van een bewusteloze persoon uit iedere stand in het water zo te wentelen dat de mond in niet meer dan 5 seconden vrij van het water komt.
- d. Een reddinggordel moet een drijfvermogen hebben dat niet meer dan 5 procent afneemt na onderdompeling in zoet water gedurende 24 uur.
- e. Een reddinggordel moet de drager in staat stellen een korte afstand ermee te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.
- f. Elke reddinggordel moet zijn voorzien van een signaalfluit, die met een koord er stevig aan is bevestigd.

###### 2. Opblaasbare reddinggordels

Een reddinggordel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen moet ten minste twee gescheiden compartimenten hebben, alsmede voldoen aan de eisen van paragraaf 1 en moet:

- i. automatisch opblazen bij onderdompeling, voorzien zijn van een middel waarbij het opblazen met een eenvoudige handeling kan geschieden en met de mond kunnen worden opgeblazen;

- ii. wanneer er verlies van drijfvermogen in één van de compartimenten is, voldoen aan de eisen van de paragrafen 1, b, c en e;
  - iii. voldoen aan de eisen van paragraaf 1, d, nadat hij automatisch is opgeblazen.
3. Reddinggordellichten
- a. Elk reddinggordellicht moet:
    - i. een lichtsterkte van ten minste 0,75 candela hebben;
    - ii. een energiebron hebben die een lichtsterkte van 0,75 candela kan leveren voor een periode van ten minste 8 uur;
    - iii. zichtbaar zijn over een zo groot mogelijk gedeelte boven de horizon als praktisch uitvoerbaar is, wanneer het bevestigd is aan de reddinggordel.
  - b. Indien het licht genoemd in paragraaf 3, a, een flitslicht is moet het bovendien:
    - i. voorzien zijn van een met de hand bedienbare schakelaar;
    - ii. niet zijn uitgerust met een lens of gebogen reflector om de straal te bundelen;
    - iii. flitsen met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut met een doeltreffende lichtsterkte van ten minste 0,75 candela.

#### Voorschrift 25

#### *Overlevingspakken*

- 1 Algemene eisen voor overlevingspakken
- a. Het overlevingspak moet uit waterdicht materiaal zijn vervaardigd en wel zodanig dat:
    - i. het binnen 2 minuten zonder hulp uitgepakt en aangetrokken kan worden met inachtneming van bijbehorende kleding en een reddinggordel indien het overlevingspak gedragen wordt samen met een reddinggordel;
    - ii. het niet blijft branden of doorgaat met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest;
    - iii. het, met uitzondering van het gezicht, het hele lichaam bedekt. De handen moeten ook bedekt zijn, tenzij permanent bevestigde handschoenen aanwezig zijn;
    - iv. er voorzieningen zijn om de toevoer van lucht naar de pijpen van het pak tegen te gaan of te verminderen;
    - v. er geen overmatige hoeveelheid water in het pak binnendringt na een sprong vanaf een hoogte van ten minste 4,5 meter in het water.
  - b. Een overlevingspak dat tevens voldoet aan de eisen van voorschrift 24 kan worden beschouwd als een reddinggordel.
  - c. Een overlevingspak moet de drager van een pak en een reddinggordel, wanneer het overlevingspak samen met een reddinggordel gedragen moet worden, in staat stellen om:
    - i. een verticaal geplaatste ladder van 5 meter lengte op te klimmen en af te dalen;

- ii. normale taken tijdens schip verlaten uit te voeren;
  - iii. vanaf een hoogte van ten minste 4,5 meter in het water te springen zonder dat het overlevingspak beschadigt of losraakt, of de drager letsel toebrengt;
  - iv. een korte afstand door het water te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.
- d. Een overlevingspak met drijfvermogen en ontworpen om zonder reddinggordel gedragen te worden, moet zijn uitgerust met een licht dat voldoet aan de eisen van voorschrift 24(3) en een fluit zoals voorgeschreven in voorschrift 24(1) f.
- e. Indien het overlevingspak samen met een reddinggordel moet worden gedragen, dan moet de reddinggordel over het overlevingspak heen gedragen worden. Iemand die een dergelijk overlevingspak draagt, moet de reddinggordel zonder hulp kunnen aandoen.

## 2. Thermische eisen voor overlevingspakken

- a. Een overlevingspak vervaardigd van materiaal dat niet zelf isolerend is moet:
  - i. zijn voorzien van de aanwijzing dat het samen met warme kleding gedragen moet worden;
  - ii. zodanig vervaardigd zijn dat het, wanneer het wordt gedragen samen met warme kleding en met een reddinggordel, indien het met een reddinggordel gedragen moet worden, voldoende thermische bescherming blijft bieden na een sprong van de drager vanaf een hoogte van 4,5 meter in het water, ten einde er zeker van te zijn dat, wanneer het gedurende 1 uur in rustig stromend water met een temperatuur van 5° Celsius wordt gedragen, de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2° Celsius daalt.
- b. Een overlevingspak vervaardigd uit materiaal dat zelf isolerend is, moet, wanneer het zo wordt gedragen of met een reddinggordel, wanneer het overlevingspak samen met een reddinggordel gedragen moet worden, de drager voldoende thermische isolatie bieden na een sprong vanaf een hoogte van 4,5 meter in het water om er zeker van te zijn dat de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2° Celsius daalt na 6 uur onderdompeling in rustig stromend water met een temperatuur van tussen 0° Celsius en 2° Celsius.
- c. Het overlevingspak moet degene die het pak draagt in staat stellen om, met de handen bedekt, een potlood op te pakken en te schrijven na gedurende 1 uur in water van 5° Celsius te zijn geweest.

## 3. Eisen voor het drijfvermogen

Een persoon die een overlevingspak dat voldoet aan de eisen van voorschrift 24, of een overlevingspak samen met een reddinggordel draagt, moet in het water in niet meer dan 5 seconden kunnen keren van de stand met het gezicht naar beneden tot die met het gezicht naar boven.

## Voorschrift 26

*Hulpmiddelen tegen warmteverlies*

1. Een hulpmiddel tegen warmteverlies moet vervaardigd zijn uit waterdicht materiaal dat een thermische geleiding van niet meer dan 0,25 Watt/meter-Kelvin heeft en moet zo zijn vervaardigd dat wanneer het wordt gebruikt om een persoon te omhullen, het zowel het convectie- als het verdampingswarmteverlies van het lichaam van de drager vermindert.
2. Het hulpmiddel tegen warmteverlies moet:
  - i. het hele lichaam van een persoon die een reddinggordel draagt bedekken, met uitzondering van het gezicht. De handen moeten ook bedekt zijn, tenzij permanent bevestigde handschoenen aanwezig zijn;
  - ii. zonder hulp kunnen worden uitgepakt en gemakkelijk aangetrokken in een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot;
  - iii. de drager in staat stellen het middel in het water in niet meer dan 2 minuten uit te trekken, wanneer dit het zwemmen belemmert.
3. Het thermische beschermingsmiddel moet goed functioneren bij temperaturen van  $-30^{\circ}$  Celsius tot  $+20^{\circ}$  Celsius.

## Voorschrift 27

*Reddingboeien*

1. Eisen waaraan reddingboeien moeten voldoen  
Iedere reddingboei moet:
  - i. een uitwendige middellijn hebben van niet meer dan 800 millimeter en een inwendige middellijn van niet minder dan 400 millimeter;
  - ii. zijn vervaardigd uit zelf opdrijvend materiaal dat deze eigenschap niet dankt aan biezten, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang of aan een luchtkast waarbij het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen;
  - iii. in staat zijn om ten minste 14,5 kilogram ijzer gedurende 24 uur in zoet water te kunnen dragen;
  - iv. een gewicht van ten minste 2,5 kilogram hebben;
  - v. niet blijven branden of doorgaan met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest;
  - vi. zo zijn vervaardigd dat een val in het water vanaf de hoogte waarop deze boven de waterlijn in lichtste beladingstoestand wordt geplaatst of vanaf 30 meter – welke van beide de grootste is – wordt doorstaan zonder dat de gebruiksmogelijkheden of de er aan bevestigde onderdelen worden aangetast;
  - vii. indien bestemd voor gebruik bij snelwerkende ontkoppelingsinrichtingen die zijn aangebracht voor de zelfwerkende rooksignalen

- en zelfontbrandende lichten, voldoende gewicht hebben om de snelwerkende ontkoppelingsinrichtingen in werking te zetten of een gewicht van 4 kilogram, welke van beide het grootste is;
- viii. zijn voorzien van een grijplijn, die ten minste 9,5 millimeter in doorsnee is en een lengte heeft van ten minste 4 maal de buitenste middellijn van de boei. De grijplijn moet op vier op onderling gelijke afstand liggende punten op de omtrek van de boei worden bevestigd en wel zodanig dat vier gelijke bochten worden gevormd.
2. Zelfontbrandende reddingboeilichten  
Zelfontbrandende lichten, zoals vereist in voorschrift 10(2), moeten:
- i. zodanig zijn, dat zij niet door water kunnen worden gedoofd;
  - ii. onafgebroken in alle richtingen van de bovenste halve bol kunnen branden met een lichtsterkte van ten minste 2 candela of flitslicht af kunnen geven met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut met ten minste de overeenkomstige doeltreffende lichtsterkte;
  - iii. zijn voorzien van een krachtbron die gedurende ten minste 2 uur kan voldoen aan het bepaalde in subparagraaf ii;
  - iv. een valproef zoals vereist in paragraaf 1, vi, kunnen doorstaan.
3. Zelfwerkende reddingboeirooksignalen  
Zelfwerkende rooksignalen, zoals vereist in voorschrift 10(3) moeten:
- i. drijvend in kalm water gedurende ten minste 15 minuten met gelijkmatige snelheid rook van een goed zichtbare kleur afgeven;
  - ii. niet explosief ontsteken en geen vlammen afgeven gedurende de gehele periode van rookafgifte door het signaal;
  - iii. in zeegang niet vollopen met water;
  - iv. rook blijven afgeven indien gedurende ten minste 10 seconden volledig in water ondergedompeld;
  - v. een valproef zoals vereist in paragraaf 1, vi, kunnen doorstaan.
4. Drijvende reddinglijnen  
Drijvende reddinglijnen zoals vereist in voorschrift 10(4) moeten:
- i. niet kinken;
  - ii. een doorsnee van ten minste 8 millimeter hebben;
  - iii. een breeksterkte van ten minste 5 kiloNewton hebben.

#### Voorschrift 28

##### *Lijnwerptoestellen*

1. Ieder lijnwerptoestel moet:
  - i. een lijn met redelijke nauwkeurigheid kunnen wegschieten;
  - ii. ten minste vier projectielen hebben, die bij gunstige weersomstandigheden de lijn kunnen trekken over een afstand van ten minste 230 meter;
  - iii. ten minste vier lijnen hebben, ieder met een breeksterkte van ten minste 2 kiloNewton;

- iv. beknopte gebruiksaanwijzingen of pictogrammen hebben, die duidelijk het gebruik van het lijnwerptoestel aangeven.

2. De raket, in het geval van een door een pistool afgevuurde raket, of het geheel, in het geval van een raket en lijn die één geheel vormen, moeten vervat zijn in een waterbestendige houder. In het geval van een door een pistool afgevuurde raket moeten de lijnen en raketten, tezamen met de ontstekingsmiddelen, bovendien zijn geborgen in een verpakking die bescherming biedt tegen weersinvloeden.

#### Voorschrift 29

##### *Valschermsignalen*

1. Het valschermsignaal moet:
  - i. verpakt zijn in een waterbestendige houder;
  - ii. op de houder voorzien zijn van korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik;
  - iii. een ingebouwd ontstekingsmiddel hebben;
  - iv. zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden geen ongemak oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.
2. Het valschermsignaal moet, wanneer het loodrecht omhoog wordt afgeschoten, een hoogte bereiken van ten minste 300 meter. Op of nabij de top van de baan moet de raket een parachutesignaal afgeven dat:
  - i. brandt met een helder rode kleur;
  - ii. gelijkmatig brandt met een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 30.000 candela;
  - iii. een brandduur heeft van ten minste 40 seconden;
  - iv. een daalsnelheid heeft van niet meer dan 5 meter per seconde;
  - v. de parachute of verbindingen tijdens het branden niet beschadigt.

#### Voorschrift 30

##### *Handstakellichten*

- 1 Het handstakellicht moet:
  - i. verpakt zijn in een waterbestendige houder;
  - ii. op de houder voorzien zijn van korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik;
  - iii. een zelfstandig ontstekingsmiddel hebben;
  - iv. zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden, geen ongemak oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.
2. Het handstakellicht moet:
  - i. branden met een helder rode kleur;
  - ii. gelijkmatig met een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 15.000 candela branden;

- iii. een brandduur hebben van ten minste 1 minuut;
- iv. blijven branden nadat het 10 seconden onder 100 millimeter water is ondergedompeld.

#### Voorschrift 31

##### *Drijvende rooksignalen*

1. Het drijvend rooksignaal moet:
  - i. verpakt zijn in een waterbestendige houder;
  - ii. niet explosief ontsteken wanneer het overeenkomstig de gebruiksaanwijzing van de fabrikant wordt gebruikt;
  - iii. op de houder voorzien zijn van korte aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik.
2. Het drijvend rooksignaal moet:
  - i. drijvende in kalm water, gedurende ten minste 3 minuten met gelijkmatige snelheid rook van een goed zichtbare kleur afgeven;
  - ii. gedurende de gehele periode van rookafgifte geen vlammen afgeven;
  - iii. in zeegang niet vollopen met water;
  - iv. rook blijven afgeven indien het gedurende ten minste 10 seconden volledig in 100 millimeter water is ondergedompeld.

#### Voorschrift 32

##### *Tewaterlatings- en inschepingsmiddelen*

1. Algemene eisen
  - a. Elk tewaterlatingsmiddel met inbegrip van het vier- en hijsgerei moet zo zijn uitgevoerd dat volledig uitgeruste groepsreddingmiddelen of hulpverleningsboten die daarmee worden bediend, tegen een kop- of stuurlast tot 10° in en met een slagzij tot 20° naar iedere kant afgevierd kunnen worden:
    - i. met de volledige bezetting;
    - ii. zonder personen in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot.
  - b. Een tewaterlatingsmiddel om het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, zowel volledig beladen en uitgerust alsook in onbeladen toestand, te bedienen, mag geenszins afhankelijk zijn van andere middelen dan van zwaartekracht of opgeslagen mechanische kracht, die onafhankelijk is van de energievoorziening van het vaartuig.
  - c. Een tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat het vanaf een plaats aan dek en vanaf een plaats in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot door één persoon in werking gesteld kan worden; het groepsreddingmiddel moet zichtbaar zijn voor degene die het tewaterlatingsmiddel aan dek bedient.
  - d. Elk tewaterlatingsmiddel moet zo zijn geconstrueerd dat er een minimum aan lopend onderhoud nodig is. Alle onderdelen, die regelma-

tig onderhoud door de bemanning behoeven, moeten direct toegankelijk en gemakkelijk te onderhouden zijn.

e. De lierremmen van het tewaterlatingsmiddel moeten sterk genoeg zijn om:

- i. een statische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,5 maal de maximale werkbelasting, en
- ii. een dynamische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,1 maal de maximale werkbelasting bij de maximale afviersnelheid.

f. Het tewaterlatingsmiddel en toebehoren, met uitzondering van de lierremmen, moeten sterk genoeg zijn om een statische beproeving met een proefbelasting van ten minste 2,2 maal de maximale werkbelasting te doorstaan.

g. Structurele onderdelen en alle blokken, lopers, ogen, schakels, bevestigingen en alle andere benodigdheden die in verband met de tewaterlatingsuitrusting worden gebruikt moeten ten minste zijn ontworpen met een minimumveiligheidsfactor gebaseerd op de vastgestelde maximale werkbelasting en de treksterkte van het materiaal, dat voor de constructie werd toegepast. Voor alle structurele davit- en lieronderdelen moet een minimum veiligheidsfactor van 4,5 en voor alle lopers, ophangingskettingen, schakels en blokken moet een minimum veiligheidsfactor van 6 worden toegepast.

h. Elk tewaterlatingsmiddel moet, voor zover uitvoerbaar, in werking blijven onder omstandigheden van ijsafzetting.

i. Een tewaterlatingsmiddel voor een reddingboot moet een reddingboot met zijn bedieningsbemanning kunnen ophieuwen.

j. Het tewaterlatingsmiddel moet zodanig zijn ingericht dat veilige inscheping in het groepsreddingmiddel overeenkomstig de eisen van de voorschriften 20(4), b en 17(3), a, mogelijk is.

2. Tewaterlatingsmiddelen die gebruik maken van lopers en een lier

a. De lopers moeten van draaivrij en corrosiebestendig staaldraad zijn vervaardigd.

b. Tenzij een doeltreffend compenserend middel is aangebracht, moeten de lopers, bij het gebruik van een meervoudige trommellier, zo zijn ingericht dat zij bij het vieren met dezelfde snelheid van de trommel afwinden en dat ze bij het hieuwen gelijkmatig met dezelfde snelheid opwinden.

c. Ieder tewaterlatingsmiddel voor een hulpverleningsboot moet zijn uitgerust met een liermotor bekrachtigd met zodanig vermogen dat de hulpverleningsboot met volledige bezetting en volledige uitrusting uit het water gehieuwd kan worden.

d. Teneinde elk groepsreddingmiddel en elke hulpverleningsboot terug te kunnen hieuwen moet er een doeltreffende handbediening zijn. Zwengels of tandwielen mogen niet door de bewegende delen van de lier worden gedraaid wanneer het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot wordt afgevierd of wanneer het werktuiglijk wordt opgehieuwd.



e. Indien davitarmen werktuiglijk worden teruggehaald, dan moeten er veiligheden op worden aangebracht die automatisch de drijfkracht uitschakelen voordat de davitarmen de eindstand bereiken, om te vermijden dat de lopers of de davitarmen overbelast worden, tenzij de motor is ontworpen om dergelijke overbelasting te voorkomen.

f. De snelheid waarmee het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot te water gelaten wordt, mag niet minder zijn dan die verkregen volgens de formule:

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

Waarin:

S = afviersnelheid in meters per seconde

H = hoogte in meters vanaf de davitkop tot aan de laagst gelegen laadlijn van het vaartuig in zeewater.

g. De maximale afviersnelheid moet door de Administratie worden vastgesteld, met inachtneming van het ontwerp van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, de bescherming van de inzittenden tegen buitensporige krachten en de sterkte van de tewaterlatingsvoorzieningen, rekening houdend met de traagheidskrachten bij een noodstop. In het toestel moeten middelen zijn ingebouwd waardoor wordt verzekerd dat deze snelheid niet zal worden overschreden.

h. Ieder tewaterlatingsmiddel voor de hulpverleningsboot moet de hulpverleningsboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting met een snelheid van ten minste 0,3 meter per seconde kunnen ophieuwen.

i. Op ieder tewaterlatingsmiddel moeten remmen zijn aangebracht die de afdaling van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot kunnen stoppen en deze beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting veilig kunnen vasthouden; de remblokken moeten waar nodig worden beschermd tegen water en olie.

j. Met de hand bedienbare remmen moeten zo zijn aangebracht dat de rem altijd in werking staat, tenzij de bediener daarvan of een mechanisme dat door de bediener in werking wordt gesteld, de rem in de „afvier-stand” houdt.

### 3. Tewaterlating door middel van vrij opdrijven

Indien voor een groepsreddingmiddel een tewaterlatingsmiddel noodzakelijk is en het tevens is ontworpen om vrij te kunnen opdrijven, moet de desbetreffende ontkoppeling van het groepsreddingmiddel van de opstellingsplaats automatisch zijn.

### 4. Tewaterlating door middel van vrije val

Ieder tewaterlatingsmiddel voor vrije val dat gebruik maakt van een hellend vlak moet behalve te voldoen aan de eisen van paragraaf 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

i. het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat de inzittenden van het groepsreddingmiddel tijdens de tewaterlating geen buitensporige krachten ondervinden;

ii. het tewaterlatingsmiddel moet een vaste opbouw zijn met een hel-

lingshoek en een lengte die groot genoeg zijn om er verzekerd van te zijn dat het groepsreddingmiddel daadwerkelijk vrij komt van het vaartuig;

- iii. het tewaterlatingsmiddel moet doeltreffend beschermd zijn tegen roestvorming en zo zijn geconstrueerd dat brandopwekkende wrijving of vonkvorming door stoten tijdens de tewaterlating van het groepsreddingmiddel wordt voorkomen.

#### 5. Tewaterlating en inscheping met evacuatieglijbanen

Ieder tewaterlatingsmiddel in de vorm van een evacuatieglijbaan moet, behalve te voldoen aan de daarop betrekking hebbende eisen van paragraaf 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

- i. de evacuatieglijbaan moet door één persoon bij de inschepingsplaats kunnen worden ontplooid;
- ii. de evacuatieglijbaan moet bij harde wind en in zeegang kunnen worden gebruikt.

#### 6. Tewaterlatingsmiddelen voor reddingsvloten

Ieder tewaterlatingsmiddel voor reddingsvloten moet voldoen aan de eisen van de paragrafen 1 en 2, behalve met betrekking tot het gebruik van zwaartekracht om het middel naar buiten te draaien, het inschepen op de opstellingsplaats, en het terughieuwen van het beladen reddingsvlot. Het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat voortijdige ont koppeling tijdens het afvieren wordt voorkomen en dat het reddingsvlot wordt ontkoppeld wanneer dit het water raakt.

#### 7. Inschepingsladders

a. Er moeten handgrepen zijn aangebracht om een veilig overstappen van het dek naar de kop van de ladder en omgekeerd te waarborgen.

b. De treden van de ladder moeten:

- i. zijn vervaardigd van hardhout, zonder kwasten of andere onregelmatigheden, glad afgewerkt en vrij van scherpe randen en splinters, dan wel van geschikt materiaal met gelijkwaardige eigenschappen;
- ii. zijn voorzien van een doeltreffend anti-slip oppervlak verkregen door groeven in lengterichting óf door middel van het aanbrengen van een goedgekeurde anti-sliplaag;
- iii. niet minder dan 480 millimeter lang, 115 millimeter breed en 25 millimeter dik zijn waarbij een anti-slipoppervlak of -laag niet meegerekend is;
- iv. op gelijke afstanden van niet minder dan 300 millimeter en niet meer dan 380 millimeter van elkaar op zodanige wijze zijn bevestigd dat zij de horizontale stand behouden.

c. De zijleiders van de ladder moeten aan elke zijde bestaan uit twee onbeklede manilla-einden met een omtrek van ten minste 65 millimeter. Elk eind dient uit één stuk te bestaan zonder verbindingen beneden de bovenste trede. Ander materiaal kan worden gebruikt op voorwaarde dat de afmetingen, breeksterkte, verwerking, rek- en grijpeigenschappen ten

minste gelijkwaardig zijn aan die van manilla touwwerk. Alle touweinden dienen zo te zijn afgewerkt dat ze niet kunnen rafelen.”

## HOOFDSTUK VIII

### PROCEDURES VOOR NOODGEVALLEN, ALARMROL EN OEFENINGEN

De bestaande tekst van hoofdstuk VIII (voorschriften 125 t/m 127) wordt vervangen door de volgende tekst:

#### „Voorschrift 1

##### *Toepassing*

De voorschriften van dit hoofdstuk zijn van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen waarvan de lengte 24 meter of meer bedraagt.

#### Voorschrift 2

##### *Algemeen alarmsysteem, alarmrol en aanwijzingen voor noodgevallen*

1. Het algemeen alarmsysteem moet het algemeen alarmsignaal kunnen geven bestaande uit zeven of meer korte stoten gevolgd door één lange stoot op de scheepsfluit of sirene en daarnaast op een elektrisch bediende bel of claxon of een ander gelijkwaardig waarschuwingssysteem, dat wordt gevoed door de elektrische hoofdkrachtbron en de elektrische noodkrachtbron, zoals vereist in voorschrift IV/17.

2. Op alle schepen moeten voor elk bemanningslid duidelijke aanwijzingen aanwezig zijn, die in geval van nood gevolgd moeten worden.

3. De alarmrol moet worden opgehangen op verschillende plaatsen in het vaartuig en, in het bijzonder, in het stuurhuis, de machinekamer en de bemanningsverblijven en moet de in de volgende paragrafen genoemde gegevens bevatten.

4. De alarmrol moet bijzonderheden bevatten inzake het algemeen alarmsignaal voorgeschreven in paragraaf 1, en tevens de maatregelen aangeven die door bemanning en passagiers genomen moeten worden wanneer dit alarm gegeven wordt. Op de alarmrol moet tevens worden aangegeven op welke wijze de opdracht tot schip-verlaten wordt gegeven.

5. De alarmrol moet de taken aangeven, die zijn opgedragen aan de verschillende bemanningsleden, waaronder:

a. het sluiten van de waterdichte deuren, branddeuren, afsluiters, spuigaten, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten, en overige soortgelijke openingen in het vaartuig;

- b. het uitrusten van groepsreddingmiddelen en andere reddingmiddelen;
- c. het gereedmaken en te water laten van groepsreddingmiddelen;
- d. het gereed maken van andere reddingmiddelen in het algemeen;
- e. het gebruik van de communicatieuitrusting; en
- f. het bemannen van de brandweerploegen die aangewezen zijn om branden te bestrijden.

6. Voor vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter, kan de Administratie verlichting van de eisen van paragraaf 5 toestaan, indien zij van oordeel is dat in verband met het kleine aantal bemanningsleden geen alarmrol noodzakelijk is.

7. De alarmrol moet aangeven welke officieren aangewezen zijn om er voor te zorgen dat de redding- en brandbestrijdingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik worden gehouden.

8. De alarmrol moet vervangers aangeven voor de belangrijkste personen, indien dezen niet tot handelen in staat zouden zijn, rekening houdende met het gegeven dat verschillende noodsituaties verschillende maatregelen noodzakelijk maken.

9. De alarmrol moet zijn opgemaakt voordat het schip zee kiest. Nadat de alarmrol eenmaal is opgemaakt, moet de kapitein wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning wijziging van de alarmrol noodzakelijk maakt, de alarmrol herzien of een nieuwe verlaatorl opmaken.

### Voorschrift 3

#### *Instructies en oefeningen schip-verlaten*

##### 1. Appels en oefeningen

a. Elk bemanningslid moet aan ten minste één oefening schip-verlaten en één oefening in het blussen van brand in de maand deelnemen. Op vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter kan de Administratie deze eis evenwel aanpassen, mits ten minste eenmaal in de drie maanden één oefening schip-verlaten en één oefening in het blussen van brand wordt gehouden. De oefeningen voor de bemanning moeten plaatsvinden binnen 24 uur nadat het vaartuig een haven heeft verlaten wanneer meer dan 25 procent van de bemanning in de voorafgaande maand niet heeft deelgenomen aan een oefening schip-verlaten en een oefening in het blussen van brand aan boord van het desbetreffende vaartuig. De Administratie kan andere regelingen, die ten minste gelijkwaardig zijn, aanvaarden voor die soorten vaartuigen waarvoor deze onuitvoerbaar zijn.

b. Elke oefening schip-verlaten moet omvatten:

- i. het oproepen van de bemanning naar hun verzamelplaatsen door middel van het alarmsysteem en het zich ervan verzekeren dat

- deze op de hoogte is gebracht van de gang van zaken bij het schip-verlaten, zoals vermeld in de alarmrol;
- ii. het melden bij de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de taken genoemd in de alarmrol;
  - iii. controle op de passende kleding van de bemanning;
  - iv. controle of de reddinggordels goed zijn aangetrokken;
  - v. het afvieren van ten minste één reddingboot nadat deze voor het afvieren is gereed gemaakt;
  - vi. het starten en laten draaien van de reddingbootmotor;
  - vii. het bedienen van de davits voor de strijkbare reddingvloten.
- c. Elke oefening in het blussen van brand moet bestaan uit:
- i. het melden op de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de in de alarmrol vermelde taken;
  - ii. het starten van de brandbluspomp, met gebruikmaking van ten minste de twee vereiste waterstralen om aan te tonen dat het systeem in staat is naar behoren te functioneren;
  - iii. het controleren van de brandweeruitrusting en andere persoonlijke reddingmiddelen;
  - iv. het controleren van de desbetreffende communicatieuitrusting;
  - v. het controleren van de werking van waterdichte deuren, branddeuren, brandkleppen en voorzieningen voor ontsnapping;
  - vi. het controleren van de nodige voorzieningen voor het eventuele verlaten van het vaartuig.
- d. Voor zover uitvoerbaar moeten bij achtereenvolgende oefeningen verschillende reddingboten worden afgevierd overeenkomstig de eisen van subparagraaf b, v.
- e. Voor zover uitvoerbaar moeten de oefeningen worden uitgevoerd alsof er een daadwerkelijke noodsituatie heerst.
- f. Elke reddingboot moet ten minste eenmaal in de drie maanden tijdens een oefening schip-verlaten met de voor de bediening aangewezen bemanning aan boord worden te water gelaten en er moet mee worden gemanoeuvreerd.
- g. Voor zover dat redelijk en uitvoerbaar is moeten hulpverleningsboten, anders dan reddingboten die tevens hulpverleningsboten zijn, iedere maand met hun aangewezen bemanning worden te water gelaten en moet er mee worden gemanoeuvreerd. In ieder geval moet ten minste éénmaal in de drie maanden aan deze eis worden voldaan.
- h. Wanneer oefeningen met het te water laten van de reddingboot en hulpverleningsboot gehouden worden met een vaartlopend schip, dan moeten deze oefeningen in verband met de gevaren die daaraan verbonden zijn uitsluitend uitgevoerd worden in beschut water en onder toezicht staan van een officier met ervaring in dergelijke oefeningen.
- i. De noodverlichting ten behoeve van het verzamelen en het schip-verlaten moet bij iedere oefening schip-verlaten worden beproefd.
- j. De oefeningen kunnen worden aangepast overeenkomstig de door deze voorschriften vereiste uitrusting. Indien de uitrusting echter op vrij-

willige basis op het vaartuig wordt meegenomen, moet deze bij de oefeningen worden gebruikt en moeten de oefeningen dienovereenkomstig worden aangepast.

#### 2. Oefening en instructie aan boord

a. De oefening aan boord in het gebruik van de reddingmiddelen van het vaartuig, met inbegrip van de uitrusting van de groepsreddingmiddelen, moet zo snel mogelijk worden gegeven echter uiterlijk 2 weken nadat een bemanningslid aan boord is gekomen. Wanneer echter het bemanningslid op een regelmatig aflosschema aan boord is geplaatst, moet deze oefening worden gegeven binnen 2 weken nadat hij voor het eerst aan boord is gekomen.

b. Met dezelfde tussenpozen als de oefeningen moet instructie in het gebruik van de reddingmiddelen van het vaartuig en het overleven op zee worden gegeven. Individuele instructie kan verschillende onderdelen van het reddingsstelsel van het vaartuig omvatten, maar alle reddinguitrusting en -middelen van het vaartuig moeten binnen een tijdsbestek van 2 maanden zijn behandeld. Ieder bemanningslid moet instructie krijgen die ten minste bestaat uit:

- i. behandeling en gebruik van opblaasbare reddingvloten van het vaartuig, met inbegrip van voorzorgsmaatregelen tegen met spijkers beslagen schoenen en andere scherpe voorwerpen;
- ii. problemen in verband met hypothermie, eerste hulp bij hypothermie en andere toepasselijke handelingen van eerste hulp;
- iii. bijzondere instructies die nodig zijn voor het gebruik van reddingmiddelen bij zwaar weer en hoge zeeën.

c. Oefeningen aan boord in het gebruik van strijkbare reddingvloten op vaartuigen die met dergelijke middelen zijn uitgerust, moeten met tussenpozen van niet meer dan 4 maanden plaatsvinden. Wanneer uitvoerbaar moeten deze bestaan uit het opblazen en het afvieren van een reddingvlot. Dit reddingvlot kan een speciaal reddingvlot zijn dat uitsluitend bestemd is voor oefeningen en dat geen deel uitmaakt van de reddingmiddelen van het vaartuig; een dergelijk speciaal reddingvlot moet duidelijk als zodanig gemerkt zijn.

#### 3. Aantekening

De data waarop oefeningen worden gehouden, bijzonderheden van de oefening schip-verlaten en de oefening in het blussen van brand, oefeningen met andere reddingmiddelen en opleiding aan boord moeten worden opgetekend in het scheepsdagboek dat door de Administratie voorgeschreven kan worden. Indien een volledige alarmrol, oefening of instructie niet op de vastgestelde tijd plaatsvindt, dan moet dat worden opgetekend in het dagboek, waarbij vermeld moet worden onder welke omstandigheden en in welke mate de rol, oefening of instructie wel is gehouden.

#### 4. Handboek voor oefeningen

a. In iedere eet- en recreatieruimte voor de bemanning of in iedere bemanningshut moet een handboek voor oefeningen voorhanden zijn.

Het handboek voor oefeningen, dat uit verschillende banden kan bestaan, moet instructies en informatie bevatten, gesteld in gemakkelijk begrijpelijke bewoordingen en waar mogelijk geïllustreerd, ten aanzien van de aan boord geplaatste reddingmiddelen en de beste overlevingsmethoden. Elk onderdeel van deze informatie kan, in plaats van door dit handboek, ook met behulp van audiovisuele middelen worden verstrekt.

De volgende punten dienen uitvoerig te worden toegelicht:

- i. het aandoen van reddinggordels en/of overlevingspakken;
  - ii. het verzamelen op de daarvoor aangewezen plaatsen;
  - iii. het inschepen, het te water laten en het vrij maken van de groepsreddingmiddelen en de hulpverleningsboten;
  - iv. de manier van te water laten vanuit het groepsreddingmiddel;
  - v. het ontkoppelen van de tewaterlatingsmiddelen;
  - vi. de werkwijze en het gebruik van de middelen voor bescherming op de tewaterlatingsplaatsen, voor zover van toepassing;
  - vii. de verlichting van de tewaterlatingsplaatsen;
  - viii. het gebruik van alle overlevingsuitrusting;
  - ix. het gebruik van alle ontdekkingsmiddelen;
  - x. het gebruik van radioapparatuur voor redding – met behulp van illustraties;
  - xi. het gebruik van drijfkankers;
  - xii. het gebruik van motor en accessoires;
  - xiii. het terughieuwen van de groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten, plaatsen en sjorren daarbij inbegrepen;
  - xiv. de gevaren van blootstelling aan weer en zee en de noodzaak van warme kleding;
  - xv. het beste gebruik van de voorzieningen van de groepsreddingmiddelen ten behoeve van overleving;
  - xvi. de manieren van redding uit zee, waarbij inbegrepen het gebruik van helikopterreddinguitrusting (stroppen, manden, draagbaren), reddingboeien met broeking en reddingapparatuur gebruikt vanaf de wal en het lijnwerptoestel van het vaartuig;
  - xvii. alle andere activiteiten die de alarmrol en de noodinstructies aangeven;
  - xviii. aanwijzingen voor noodreparaties van de reddingmiddelen.
- b. Op vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter kan de Administratie verlichtingen van de eisen van paragraaf a toestaan. Aan boord moet evenwel passende informatie met betrekking tot de veiligheid aanwezig zijn.

#### Voorschrift 4

##### *Opleiding voor het optreden in noodsituaties*

De Administratie dient de maatregelen te treffen die zij noodzakelijk acht teneinde zeker te stellen dat bemanningen voldoende worden opgeleid met het oog op de uitoefening van hun taken in het geval zich noodgevallen voordoen. Deze opleiding moet, waar nodig, omvatten:

- a. de soorten van noodsituaties die zich kunnen voordoen, zoals aanvaringen, brand en vergaan;
- b. de soorten reddingmiddelen die doorgaans op vaartuigen worden meegenomen;
- c. de noodzaak de overlevingsbeginselen na te leven;
- d. de waarde van opleiding en oefeningen;
- e. de noodzaak voorbereid te zijn op een noodsituatie en voortdurend bewust te zijn van:
  - i. de gegevens op de alarmrol, in het bijzonder:
    - de specifieke taken van ieder bemanningslid in een noodsituatie;
    - de eigen verzamelplaats van ieder bemanningslid; en
    - de seinen om de bemanningsleden naar hun groepsreddingmiddel of brandblusstations te roepen;
  - ii. de plaats van het eigen reddingvest van ieder bemanningslid en van de reservereddingvesten;
  - iii. de plaats van de apparatuur voor het geven van brandalarm;
  - iv. de middelen voor ontsnapping;
  - v. de gevolgen van paniek;
- f. de maatregelen die moeten worden genomen met betrekking tot het ophijsen van personen vanaf vaartuigen en groepsreddingmiddelen door middel van helikopters;
- g. de maatregelen die moeten worden genomen indien men naar plaatsen voor groepsreddingmiddelen wordt geroepen, in het bijzonder:
  - i. het aantrekken van geschikte kleding;
  - ii. het aantrekken van een reddingvest; en
  - iii. het verzamelen van aanvullende bescherming, zoals dekens, indien daarvoor tijd is;
- h. de maatregelen die moeten worden genomen indien het vaartuig moet worden verlaten, zoals:
  - i. hoe van het vaartuig en uit het water aan boord van een groepsreddingmiddel moet worden gegaan;
  - ii. hoe van een hoogte in zee moet worden gesprongen en hoe de kans op letsel bij het te water gaan kan worden verminderd;
- i. de maatregelen die in het water moeten worden genomen, in het bijzonder:
  - i. hoe te overleven in geval van:
    - vuur of olie op het water;
    - lage temperaturen; en
    - aanwezigheid van haaien in het water;
  - ii. hoe een omgeslagen groepsreddingmiddel moet worden gekeerd;
- j. de maatregelen die moeten worden genomen aan boord van een groepsreddingmiddel, zoals:
  - i. het snel vrijmaken van het groepsreddingmiddel van het vaartuig;
  - ii. bescherming tegen koude of extreme hitte;
  - iii. het gebruik van een drijfanker;
  - iv. het uitkijk houden;



- v. het uit het water halen van en zorgen voor overlevenden;
- vi. het vergemakkelijken van het ontdekken door anderen;
- vii. het controleren van de beschikbare uitrusting aan boord van het groepsreddingmiddel en hoe dit op juiste wijze te gebruiken; en
- viii. voor zover mogelijk, het in de buurt blijven;
- k. de grootste gevaren voor overlevenden en algemene beginselen van overleven, waaronder:
  - i. voorzorgsmaatregelen die in een koud klimaat moeten worden getroffen;
  - ii. voorzorgsmaatregelen die in een tropisch klimaat moeten worden getroffen;
  - iii. blootstelling aan zon, wind, regen en zee;
  - iv. het belang van het dragen van geschikte kleding;
  - v. beschermende maatregelen in groepsreddingmiddelen;
  - vi. de gevolgen van het verblijf in water en van onderkoeling;
  - vii. het belang van het behouden van lichaamsvloeistoffen;
  - viii. bescherming tegen zeeziekte;
  - ix. juist gebruik van zoetwater en voedsel;
  - x. de gevolgen van het drinken van zeewater;
  - xi. beschikbare middelen om ontdekking door anderen te vergemakkelijken; en
  - xii. het belang van het handhaven van het moreel;
- l. de maatregelen die moeten worden genomen met betrekking tot brandbestrijding:
  - i. het gebruik van brandslangen met verschillende typen van straalpijpen;
  - ii. het gebruik van brandblustoestellen;
  - iii. kennis van de plaatsen waar zich branddeuren bevinden; en
  - iv. het gebruik van ademhalingstoestellen.”

## HOOFDSTUK IX

Het bestaande hoofdstuk IX (voorschriften 128 tot en met 146) wordt vervangen door de volgende tekst:

### „RADIOVERBINDINGEN

#### DEEL A

#### TOEPASSING EN BEGRIPSPOMSCHRIFINGEN

#### Voorschrift 1

#### *Toepassing*

1. Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen met een lengte van 45 meter en

meer. Voor bestaande vaartuigen kan de Administratie de toepassing van de eisen evenwel uitstellen tot 1 februari 1999, of de datum van inwerkingtreding van het Protocol, naar gelang welke datum het laatst valt.

2. Geen enkele bepaling van dit hoofdstuk belet in nood verkerende vaartuigen, groepsreddingmiddelen of personen gebruik te maken van de tot hun beschikking staande middelen om de aandacht te trekken, hun positie bekend te maken en hulp te verkrijgen.

#### Voorschrift 2

##### *Uitdrukkingen en begripsomschrijvingen*

1. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk worden aan de volgende uitdrukkingen de hieronder omschreven betekenissen toegekend.

a. „Berichtgeving van brug tot brug”: berichtgeving tussen vaartuigen betreffende de veiligheid, vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

b. „Ononderbroken wacht”: de radiowacht mag niet worden onderbroken anders dan voor korte perioden waarin de ontvangst van het vaartuig geheel of gedeeltelijk wordt onderdrukt door eigen berichtgeving of waarin de apparatuur een periodieke onderhouds- of controlebeurt ondergaat.

c. „DSC” (digital selective calling): een techniek waarbij digitale codes worden gebruikt, die een radiostation in staat stelt verbinding tot stand te brengen met en informatie te zenden aan een ander station of een groep van stations, en die voldoet aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR).

d. „DPT” (direct-printing telegraphy): technieken voor geautomatiseerde telegrafie die voldoen aan de van toepassing zijnde aanbevelingen van het Internationale Raadgevende Comité inzake Radioaangelegenheden (CCIR).

e. „Algemene radioberichtgeving”: het operationele en openbare berichtenverkeer per radio, anders dan de nood-, spoed- en veiligheidsberichten.

f. „INMARSAT”: de Organisatie opgericht uit hoofde van het op 3 september 1976 aangenomen Verdrag inzake de Internationale Maritieme Satelliet Organisatie.

g. „Internationaal NAVTEX-systeem”: de gecoördineerde uitzending en automatische ontvangst op de frequentie van 518 kHz van maritieme veiligheidsinformatie, door toepassing van DPT, waarbij de Engelse taal wordt gebruikt.

h. „Lokaliseren”: het vinden van schepen, vaartuigen, luchtvaartuigen, eenheden of personen in nood.

i. „Maritieme veiligheidsinformatie”: navigatiewaarschuwingen en meteorologische waarschuwingen, meteorologische verwachtingen en andere spoedeisende berichten betreffende de veiligheid die naar vaartuigen worden verzonden.

j. „POSS” (polar orbiting satellite service): een systeem, gebaseerd op satellieten die een baan om de aardse polen doorlopen, dat noodoproepen van satelliet-noodradiobakens ontvangt en doorzendt, en daarbij hun positie opgeeft.

k. „Radioreglement”: het Radioreglement, behorend bij of beschouwd als behorend bij het laatste Internationaal Verdrag betreffende de Telecommunicatie dat op een bepaald ogenblik van kracht is.

l. „Zeegebied A1”: een gebied binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een VHF-radiokuststation, dat beschikt over een permanente mogelijkheid voor DSC-oproepen, welk gebied nader kan worden omschreven door een Partij.

m. „Zeegebied A2”: een gebied, met uitzondering van het zeegebied A1, binnen het radiotelefoniebereik van ten minste een MF-radiokuststation, dat beschikt over een permanente mogelijkheid voor DSC-oproepen, welk gebied nader kan worden omschreven door een Partij.

n. „Zeegebied A3”: een gebied, met uitzondering van de zeegebieden A1 en A2, binnen het bereik van een geostationaire INMARSAT-satelliet, die beschikt over een permanente mogelijkheid voor oproepen.

o. „Zeegebied A4”: een gebied buiten de zeegebieden A1, A2 en A3.

2. Alle andere uitdrukkingen en afkortingen die in dit hoofdstuk zijn gebruikt en die in het Radioreglement zijn omschreven, moeten dezelfde betekenis als in dat Reglement hebben.

### Voorschrift 3

#### *Vrijstellingen*

1. De Partijen bij het Protocol achten het hoogst gewenst niet af te wijken van de eisen van dit hoofdstuk; niettemin kan de Administratie aan individuele vaartuigen gedeeltelijke of voorwaardelijke vrijstellingen verlenen van de voorschriften 6 tot en met 10 en 14(7), mits:

a. deze vaartuigen voldoen aan de functionele eisen van voorschrift 4; en

b. de Administratie rekening heeft gehouden met het gevolg dat deze vrijstellingen kunnen hebben voor de veiligheid van alle schepen en vaartuigen in verband met de algemene doelmatige hulpverlening.

2. Op grond van paragraaf 1 kunnen vrijstellingen van de toepassing van een eis van dit hoofdstuk alleen worden verleend:

a. indien de omstandigheden die op de veiligheid van invloed zijn, zodanig zijn dat de volledige toepassing van de voorschriften 6 tot en met 10 en 14(7) onredelijk of onnodig is;

b. in uitzonderlijke omstandigheden, voor een eenmalige reis buiten het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het vaartuig is uitgerust; of

c. wanneer het vaartuig voorgoed uit de vaart wordt genomen binnen twee jaar na de datum van inwerkingtreding van het Protocol, of op 1 februari 1999, naar gelang welke datum het laatst valt.

3. Elke Administratie moet zo spoedig mogelijk na 1 januari van elk jaar bij de Organisatie een rapport indienen, waarin alle vrijstellingen die op grond van de paragrafen 1 en 2 gedurende het voorafgaande kalenderjaar werden verleend, zijn vermeld en waarin de redenen voor het verlenen van die vrijstellingen zijn opgegeven.

#### Voorschrift 4

##### *Functionele eisen*

Ieder vaartuig moet buitengaats in staat zijn:

- a. behalve zoals bepaald in de voorschriften 7(1), a, en 9(1), d, iii, noodoproepen van het vaartuig naar de wal uit te zenden door middel van ten minste twee afzonderlijke en van elkaar onafhankelijke installaties, die elk van een ander radiocommunicatiesysteem gebruik maken;
- b. noodoproepen van de wal naar het vaartuig te ontvangen;
- c. noodoproepen van vaartuig naar vaartuig uit te zenden en te ontvangen;
- d. berichten betreffende opsporings- en reddingscoördinatie uit te zenden en te ontvangen;
- e. berichten op locatie uit te zenden en te ontvangen;
- f. de signalen ten behoeve van het lokaliseren uit te zenden en, zoals vereist ingevolge voorschrift X/3(6), te ontvangen;
- g. maritieme veiligheidsinformatie uit te zenden en te ontvangen;
- h. algemene radioberichten uit te zenden naar en te ontvangen van radiosystemen of -netwerken aan wal, onder voorbehoud van het bepaalde in voorschrift 14(8); en
- i. berichten van brug tot brug uit te zenden en te ontvangen.

#### DEEL B

##### EISEN TEN AANZIEN VAN SCHEPEN

#### Voorschrift 5

##### *Radio-installaties*

1. Ieder vaartuig moet zijn uitgerust met radio-installaties die in staat zijn gedurende de gehele voorgenomen reis te voldoen aan de in voorschrift 4 gestelde functionele eisen en, tenzij vrijstelling is verleend krachtens voorschrift 3, voldoen aan de eisen ingevolge voorschrift 6 en, afhankelijk van het zeegebied of de zeegebieden waardoor het tijdens de voorgenomen reis zal varen, de eisen ingevolge voorschrift 7, 8, 9 of 10.

2. Iedere radio-installatie moet:

a. zodanig zijn opgesteld dat geen schadelijke invloeden van mechanische, elektrische of andere oorsprong de werking ervan aantasten, en dat de elektromagnetische compatibiliteit en de voorkoming van een schadelijke wisselwerking met andere apparatuur en systemen is verzekerd;

b. zodanig zijn opgesteld dat de hoogste mate van veiligheid en operationele beschikbaarheid is verzekerd;

c. zijn beschermd tegen schadelijke gevolgen van water, extreme temperaturen en andere ongunstige omstandigheden in de directe omgeving;

d. zijn voorzien van betrouwbare, blijvend aangebrachte elektrische verlichting, die onafhankelijk is van de hoofd- en noodkrachtbronnen, voor voldoende verlichting van het bedieningspaneel van de radio-installatie;

e. duidelijk zijn voorzien van het internationaal naamsein, de identificatie-aanduiding van het scheepsstation en andere aanduidingen voor zover zij relevant zijn voor het gebruik van de radio-installatie.

3. De bediening van de VHF-kanalen voor radiotelefonie die vereist zijn ten behoeve van de veiligheid van de navigatie, moet onmiddellijk mogelijk zijn op de brug, nabij de plaats waar de navigatie wordt gevoerd, en waar nodig moeten voorzieningen zijn getroffen om radio-communicatie vanaf de brugvleugels mogelijk te maken. Voor de toepassing van de laatste bepaling kan draagbare VHF-apparatuur worden gebruikt.

#### Voorschrift 6

##### *Radio-apparatuur – Algemeen*

1. Behoudens het bepaalde in voorschrift 9(4) moet elk vaartuig zijn uitgerust met:

a. een VHF-radio-installatie die geschikt is voor het uitzenden en ontvangen van:

i. DSC op de frequentie 156.525 MHz (kanaal 70). Het dient mogelijk te zijn het uitzenden van noodoproepen op kanaal 70 te starten vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd; en

ii. radiotelefonie op de frequenties 156.300 MHz (kanaal 6), 156.650 MHz (kanaal 13) en 156.800 MHz (kanaal 16);

b. een radio-installatie die geschikt is om ononderbroken DSC-wacht te houden op VHF-kanaal 70, gescheiden van of gecombineerd met de ingevolge paragraaf a, i. vereiste installatie;

c. een radartransponder die geschikt is om te werken in de frequentieband 9 GHz, die:

i. zodanig moet zijn geplaatst dat hij gemakkelijk kan worden gebruikt; en

- ii. kan behoren tot de ingevolge voorschrift VII/14 voor groepsreddingmiddelen vereiste radartransponders;
- d. een ontvanger die geschikt is om de uitzendingen van het Internationale NAVTEX-systeem te ontvangen indien het vaartuig zich bevindt op reizen in gebieden waar een Internationaal NAVTEX-systeem beschikbaar is;
- e. een radiovoorziening voor de ontvangst van maritieme veiligheidsinformatie uitgezonden binnen het EGC-systeem (enhanced group calling system) van INMARSAT, indien het vaartuig reizen onderneemt binnen een zeegebied dat binnen het bereik van INMARSAT valt, maar waar geen Internationaal NAVTEX-systeem beschikbaar is. Vaartuigen die uitsluitend reizen ondernemen in zeegebieden waar een HF-DPT-systeem voor het uitzenden van maritieme veiligheidsinformatie beschikbaar is en die zijn uitgerust met apparatuur die geschikt is om van dit systeem gebruik te maken, kunnen echter van deze eis worden vrijgesteld;
- f. met inachtneming van de bepalingen van voorschrift 7(3), een satelliet-noodradiobaken (satelliet EPIRB) dat:
  - i. noodoproepen kan uitzenden door gebruik te maken van hetzij het POSS dat werkt in de frequentieband 406 MHz, hetzij, indien het vaartuig alleen reizen onderneemt binnen gebieden die binnen het bereik van INMARSAT vallen, van het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem dat werkt in de frequentieband 1.6 GHz;
  - ii. op een gemakkelijk toegankelijke plaats is geïnstalleerd;
  - iii. snel met de hand kan worden losgemaakt en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;
  - iv. vrij kan opdrijven indien het vaartuig zinkt en automatisch wordt geactiveerd zodra het drijft; en
  - v. met de hand kan worden geactiveerd.

2. Tot 1 februari 1999 of tot een andere door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie te bepalen datum moet ieder vaartuig daarnaast zijn uitgerust met een radio-installatie bestaand uit een radiotelefonie-luisterwachtontvanger werkend op de noodfrequentie 2.182 kHz.

3. Tot 1 februari 1999 indien het Protocol voor die datum in werking treedt, moet ieder vaartuig, tenzij het uitsluitend reizen onderneemt in het zeegebied A1, zijn uitgerust met een middel om het radiotelefonie-alarmsignaal automatisch op te wekken op de frequentie 2.182 kHz.

4. De Administratie kan vaartuigen die op of na 1 februari 1997 worden gebouwd, vrijstellen van de in de paragrafen 2 en 3 gestelde eisen.

## Voorschrift 7

*Radio-apparatuur – Zeegebied A1*

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat uitsluitend reizen onderneemt in het zeegebied A1 zijn uitgerust met een radio-installatie die geschikt is om vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van hetzij:

a. VHF met gebruik van DSC. Hierin kan worden voorzien door het in paragraaf 3 voorgeschreven noodradiobaken. Dit noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; hetzij

b. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Dit satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; hetzij

c. MF met gebruik van DSC, indien het vaartuig reizen onderneemt binnen het bereik van MF-radiokuststations met DSC; hetzij

d. HF met gebruik van DSC, hetzij

e. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van:

i. een INMARSAT-scheepssatellietstation; of

ii. het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. De ingevolge voorschrift 6(1), a, vereiste VHF-radio-installatie moet ook geschikt zijn voor het uitzenden en ontvangen van algemene radioberichten met gebruik van radiotelefonie.

3. Vaartuigen die uitsluitend reizen ondernemen in het zeegebied A1 kunnen, in plaats van het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken, een noodradiobaken aan boord hebben dat:

a. een noodoproep kan uitzenden op VHF-kanaal 70 met gebruik van DSC, en kan worden opgespoord door middel van een radartransponder werkend in de frequentieband 9 GHz;

b. op een gemakkelijk toegankelijke plaats is geïnstalleerd;

c. snel met de hand kan worden losgemaakt en door één persoon in een groepsreddingmiddel kan worden gebracht;

d. vrij kan opdrijven indien het vaartuig zinkt en automatisch kan worden geactiveerd zodra het drijft; en

e. met de hand kan worden geactiveerd.

## Voorschrift 8

*Radio-apparatuur – Zeegebieden A1 en A2*

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat reizen onderneemt buiten het zeegebied A1, maar binnen het zeegebied A2, zijn voorzien van:

- a. een MF-radio-installatie die geschikt is om berichten uit te zenden en te ontvangen voor nood- en veiligheidsdoeleinden op de frequenties:
  - i. 2.187,5 kHz met gebruik van DSC; en
  - ii. 2.182 kHz met gebruik van radiotelefonie;
- b. een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC-wacht te houden op de frequentie 2.187,5 kHz, die gescheiden kan zijn van of gecombineerd kan zijn met de ingevolge subparagraaf a, i, vereiste installatie; en
- c. een radio-installatie, niet werkend in de MF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:
  - i. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
  - ii. HF met gebruik van DSC; of
  - iii. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van een INMARSAT-scheepssatellietstation of van het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. Het uitzenden van noodoproepen door middel van de radio-installatie bedoeld in de paragrafen 1, a, en 1, c, moet kunnen worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

3. Daarnaast moet het vaartuig in staat zijn algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van:

- a. een radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1.605 kHz en 4.000 kHz of tussen 4.000 kHz en 27.500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze voorziening toe te voegen aan de ingevolge paragraaf 1, a, vereiste apparatuur; of
- b. een INMARSAT-scheepssatellietstation.

4. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de eisen ingevolge de voorschriften 6(1), a, i, en 6(1), b, voor vaartuigen gebouwd voor 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen het zeegebied



A2, mits deze vaartuigen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

#### Voorschrift 9

##### *Radio-apparatuur – Zeegebieden A1, A2, en A3*

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat reizen onderneemt buiten de zeegebieden A1 en A2, maar binnen het zeegebied A3, indien het niet voldoet aan de eisen ingevolge paragraaf 2, zijn voorzien van:

- a. een INMARSAT-scheepssatellietstation dat geschikt is om:
  - i. nood- en veiligheidsberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van DPT;
  - ii. oproepen met noodprioriteit te starten en te ontvangen;
- iii. een wacht te onderhouden voor noodoproepen van de wal naar het vaartuig, met inbegrip van berichten die op specifiek omschreven geografische gebieden gericht zijn;
- iv. algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie dan wel DPT; en
- b. een MF-radio-installatie die geschikt is om berichten uit te zenden en te ontvangen voor nood- en veiligheidsdoeleinden op de frequenties:
  - i. 2.187,5 kHz met gebruik van DSC; en
  - ii. 2.182 kHz met gebruik van radiotelefonie; en
- c. een radio-installatie die geschikt is om een ononderbroken DSC-wacht te houden op de frequentie 2.187,5 kHz, die gescheiden kan zijn van of gecombineerd kan zijn met de ingevolge paragraaf b, i, vereiste installatie; en
- d. een radio-installatie om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:
  - i. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
  - ii. HF met gebruik van DSC; of
  - iii. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem, door een extra scheepssatellietstation of het satelliet-noodradiobaken zoals vereist ingevolge voorschrift 6(1), f. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend.

2. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moet ieder vaartuig dat reizen onderneemt buiten de zeegebieden A1 en A2, maar blijft binnen het zeegebied A3, indien het niet voldoet aan de eisen ingevolge paragraaf 1, zijn voorzien van:

a. een MF/HF-radio-installatie die geschikt is om voor nood- en veiligheidsdoeleinden berichten uit te zenden en te ontvangen op alle nood- en veiligheidsfrequenties in de banden tussen 1.605 kHz en 4.000 kHz en tussen 4.000 kHz en 27.500 kHz:

- i. met gebruik van DSC;
- ii. met gebruik van radiotelefonie; en
- iii. met gebruik van DPT; en

b. apparatuur geschikt om tegelijkertijd DSC-wacht te houden op de frequenties 2.187,5 kHz en 8.414,5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz of 16.804,5 kHz. Het moet te allen tijde mogelijk zijn een van deze DSC-nood- of veiligheidsfrequenties te kiezen. Deze apparatuur kan gescheiden zijn van of gecombineerd zijn met de ingevolge subparagraaf a vereiste apparatuur; en

c. een radio-installatie, niet werkend in de HF-band, om het uitzenden van noodoproepen naar de wal te starten door middel van:

- i. POSS op de frequentie 406 MHz. Hierin kan worden voorzien door het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; of
- ii. het geostationaire INMARSAT-satellietsysteem. Hierin kan worden voorzien door gebruik te maken van een INMARSAT-scheepssatellietstation of het ingevolge voorschrift 6(1), f, vereiste satelliet-noodradiobaken. Het satelliet-noodradiobaken moet worden geïnstalleerd nabij de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, of vanaf die plaats op afstand kunnen worden bediend; en

d. daarnaast moeten vaartuigen in staat zijn algemene radioberichten uit te zenden en te ontvangen met gebruik van radiotelefonie of DPT door middel van een MF/HF-radio-installatie werkend op werkfrequenties in de banden tussen 1.605 kHz en 4.000 kHz of tussen 4.000 kHz en 27.500 kHz. Hierin kan worden voorzien door deze voorziening toe te voegen aan de ingevolge subparagraaf a vereiste apparatuur.

3. Het uitzenden van noodoproepen door middel van de radio-installatie bedoeld in de paragrafen 1, a, 1, b, 1, d, 2, a, en 2, c, moet kunnen worden gestart vanaf de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

4. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de eisen ingevolge de voorschriften 6(1), a, i, en 6(1), b, voor vaartuigen gebouwd vóór 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen de zeegebieden A2 en A3, mits deze vaartuigen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

## Voorschrift 10

*Radio-apparatuur – Zeegebieden A1, A2, A3 en A4*

1. In aanvulling op de eisen ingevolge voorschrift 6 moeten vaartuigen die reizen in alle zeegebieden ondernemen, zijn uitgerust met de ingevolge voorschrift 9(2) vereiste radio-installaties en apparatuur, met dien verstande dat de ingevolge voorschrift 9(2), c, ii, vereiste apparatuur niet wordt aanvaard als alternatief voor de ingevolge voorschrift 9(2), c, i, vereiste apparatuur, die altijd aanwezig moet zijn. Daarnaast moeten vaartuigen die reizen in alle zeegebieden ondernemen, voldoen aan de eisen ingevolge voorschrift 9(3).

2. De Administratie kan vrijstelling verlenen van de eisen ingevolge de voorschriften 6(1), a, i en 6(1), b, voor vaartuigen gebouwd vóór 1 februari 1997 die uitsluitend reizen ondernemen binnen de zeegebieden A2, A3, en A4, mits deze vaartuigen wanneer uitvoerbaar een ononderbroken luisterwacht houden op VHF-kanaal 16. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

## Voorschrift 11

*Radiowachten*

1. Aan boord van ieder vaartuig moet buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden:

a. op VHF-DSC-kanaal 70, indien het vaartuig, overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift 6(1) b, is uitgerust met een VHF-radio-installatie;

b. op de DSC-nood- en veiligheidsfrequentie van 2.187,5 kHz, indien het vaartuig, overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift 8(1) b of 9(1) c, is uitgerust met een MF-radio-installatie;

c. op de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 2.187,5 kHz en 8.414,5 kHz, alsmede op ten minste een van de DSC-nood- en veiligheidsfrequenties 4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz of 16.804,5 kHz, afhankelijk van het tijdstip en de geografische positie van het vaartuig, indien het vaartuig, overeenkomstig met de eisen ingevolge voorschrift 9(2) b of 10(1), is uitgerust met een MF/HF-radio-installatie. Deze wacht kan worden gehouden door middel van een scannende ontvanger;

d. ten behoeve van satelliet-noodoproepen van de wal naar het vaartuig, indien het vaartuig, overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift 9(1), a, is uitgerust met een INMARSAT-scheepssatellietstation.

2. Aan boord van ieder vaartuig moet buitengaats een radiowacht worden gehouden ten behoeve van uitzendingen van maritieme veiligheidsinformatie, op de frequentie of frequenties bestemd voor het uitzenden van deze informatie voor het gebied waarin het vaartuig vaart.

3. Tot 1 februari 1999, of tot een door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie te bepalen andere datum, moet aan boord van ieder vaartuig buitengaats, voor zover uitvoerbaar, een ononderbroken luisterwacht op VHF-kanaal 16 worden gehouden. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

4. Tot 1 februari 1999, of tot een door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie te bepalen andere datum, moet aan boord van ieder vaartuig buitengaats een ononderbroken wacht worden gehouden op de radiotelefonie-noodfrequentie 2.182 kHz. Deze wacht moet worden gehouden op de plaats aan boord waar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd.

#### Voorschrift 12

##### *Krachtbronnen*

1. Buitengaats moet te allen tijde een elektrische krachtbron beschikbaar zijn van voldoende vermogen om de radio-installaties te doen werken en de aanwezige batterijen gebruikt voor de reservekrachtbron of -bronnen ten behoeve van de radio-installaties op te laden.

2. Aan boord van ieder vaartuig moeten een of meer reservekrachtbronnen aanwezig zijn om de radio-installaties te voeden ten behoeve van de nood- en veiligheidsberichtgeving ingeval de elektrische hoofd- en noodkrachtbronnen van het vaartuig uitvallen. De reservekrachtbron of -bronnen moeten in staat zijn tegelijkertijd voeding te leveren voor de ingevolge voorschrift 6(1) a, vereiste VHF-radio-installatie en, naar gelang van het zeegebied of de zeegebieden waarvoor het vaartuig is uitgerust, voor of de ingevolge voorschrift 8(10) a, vereiste MF-radio-installatie, de ingevolge voorschrift 9(2) a of 10(1) vereiste MF/HF-radio-installatie, of het ingevolge voorschrift 9(1) a, vereiste INMARSAT-scheepssatellietstation, en voor elk van de in de paragrafen 4, 5 en 8 genoemde aanvullende voorzieningen, gedurende ten minste:

- a. op nieuwe vaartuigen:
  - i. drie uur, of
  - ii. een uur, indien de elektrische noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties en ten minste zes uur kan werken;
- b. op bestaande vaartuigen:
  - i. zes uur, indien de elektrische noodkrachtbron ontbreekt dan wel niet geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties; of
  - ii. een uur, indien de elektrische noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbe-

- grip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties; of
- iii. een uur, indien de elektrische noodkrachtbron geheel voldoet aan alle desbetreffende eisen ingevolge voorschrift IV/17, met inbegrip van de eisen ten aanzien van de voeding van de radio-installaties en ten minste zes uur kan werken.  
Onafhankelijke HF- en MF-radio-installaties behoeven niet tegelijkertijd te kunnen worden gevoed door de reservekrachtbron of -bronnen.
3. De reservekrachtbron of -bronnen moeten onafhankelijk zijn van de voortstuwing van het vaartuig en van het scheepsnet.
4. Indien naast de VHF-radio-installatie twee of meer van de andere radio-installaties, zoals bedoeld in paragraaf 2, kunnen worden aangesloten op de reservekrachtbron of -bronnen, moeten deze in staat zijn gedurende de in paragraaf 2, a, of 2, b, aangegeven periode, naar gelang van de situatie, de VHF-radio-installatie te voeden tegelijkertijd met:
- a. alle andere radio-installaties die tegelijkertijd op de reservekrachtbron of -bronnen kunnen worden aangesloten; of
- b. indien slechts een van de andere radio-installaties tegelijkertijd met de VHF-radio-installatie op de reservekrachtbron of -bronnen kan worden aangesloten, degene van de andere radio-installaties met het hoogste energieverbruik.
5. De reservekrachtbron of -bronnen kunnen worden gebruikt om de ingevolge voorschrift 5(2) d, vereiste elektrische verlichting te voeden.
6. Indien een reservekrachtbron bestaat uit een oplaadbare accumulatorenbatterij of -batterijen:
- a. moet een automatische laadinrichting aanwezig zijn die in staat is de batterijen binnen 10 uur op te laden tot het voorgeschreven minimumvermogen; en
- b. moet het vermogen van de batterijen volgens een geschikte methode worden gecontroleerd, met tussenpozen van niet meer dan 12 maanden, wanneer het vaartuig niet buitengaats is.
7. De plaatsing en installatie van accumulatorenbatterijen die als reservekrachtbron dienen, moeten zodanig zijn dat:
- a. optimaal onderhoud mogelijk is;
- b. een redelijke levensduur verzekerd is;
- c. een redelijke mate van veiligheid verzekerd is;
- d. de temperatuur van de accumulatorenbatterijen, ook tijdens het opladen, binnen de door de fabrikant opgegeven waarden blijft; en
- e. de batterijen, wanneer zij volledig zijn opgeladen, onder alle weersomstandigheden ten minste het vereiste minimumaantal uren werken.
8. Indien een ononderbroken invoer van informatie vanuit de navigatieapparatuur of andere apparatuur in de ingevolge dit hoofdstuk vereiste radio-installatie noodzakelijk is ter verzekering van de goede

werking ervan, moeten er voorzieningen zijn om de voortdurende levering van die informatie te verzekeren bij het uitvallen van de elektrische hoofd- of noodkrachtbron van het vaartuig.

#### Voorschrift 13

##### *Uitvoeringsnormen*

1. Alle apparatuur waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, moet van een door de Administratie goedgekeurd type zijn. Met inachtneming van paragraaf 2 moet de apparatuur voldoen aan van toepassing zijnde uitvoeringsnormen die niet lager mogen zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen.

2. Voor apparatuur die is geïnstalleerd voor de data van inwerkingtreding, zoals vermeld in voorschrift 1, kan naar goedgevoelen van de Administratie vrijstelling worden verleend van de volledige naleving van de desbetreffende uitvoeringsnormen, mits de apparatuur compatibel is met apparatuur die aan de uitvoeringsnormen voldoet, naar behoren rekening houdend met de criteria die de Organisatie ten aanzien van die normen kan aannemen.

#### Voorschrift 14

##### *Onderhoudseisen*

1. De apparatuur moet zodanig zijn ontworpen dat de hoofdonderdelen snel te vervangen zijn, zonder uitgebreide hercalibratie of afregeling.

2. Waar van toepassing moet de apparatuur zodanig zijn gemonteerd en geïnstalleerd dat zij gemakkelijk toegankelijk is voor inspectie en onderhoud aan boord.

3. Er moet voldoende doelmatige informatie aanwezig zijn voor goede bediening en goed onderhoud van de apparatuur, rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie.

4. Er moeten voldoende doelmatige gereedschappen en reserveonderdelen aanwezig zijn voor het onderhoud van de apparatuur.

5. De Administratie verzekert dat de ingevolge dit hoofdstuk vereiste radio-apparatuur zodanig wordt onderhouden dat wordt voorzien in de beschikbaarheid van middelen om te voldoen aan de in voorschrift 4 omschreven functionele eisen en dat wordt voldaan aan de aanbevolen uitvoeringsnormen ten aanzien van die apparatuur.

6. De beschikbaarheid van dergelijke middelen aan boord van vaartuigen die reizen ondernemen in de zeegebieden A1 en A2 moet worden verzekerd door methoden zoals het aanhouden van dubbele apparatuur, onderhoud aan wal of elektronische deskundigheid aan boord voor onderhoud buitengaats, of een combinatie hiervan, naar de Administratie kan goedkeuren.

7. De beschikbaarheid van dergelijke middelen aan boord van vaartuigen die reizen ondernemen in de zeegebieden A3 en A4 moet worden verzekerd door een combinatie van ten minste twee methoden zoals het aanhouden van dubbele apparatuur, onderhoud aan wal of elektronische deskundigheid aan boord voor onderhoud buitengaats, naar de Administratie kan goedkeuren, rekening houdend met de aanbevelingen van de Organisatie. De Administratie kan een vaartuig evenwel vrijstellen van de eis van twee methoden en het gebruik van één methode toestaan, rekening houdend met het type vaartuig en de werking ervan.

8. Hoewel alle redelijk geachte stappen moeten worden ondernomen om de apparatuur in goede staat te houden en te verzekeren dat aan alle in voorschrift 4 gestelde functionele eisen wordt voldaan, mag een vaartuig niet op grond van storingen in de apparatuur bij het voorzien in de ingevolge voorschrift 4, h, vereiste algemene radioberichtgeving als niet-zeewaardig worden beschouwd, of worden opgehouden in havens waar niet onmiddellijk reparatievoorzieningen beschikbaar zijn, mits het vaartuig in staat is alle nood- en veiligheidsfuncties te vervullen.

#### Voorschrift 15

##### *Radiopersoneel*

Ieder vaartuig moet medewerkers aan boord hebben die naar genoegen van de Administratie bekwaam zijn op het gebied van radiocommunicatie voor nood- en veiligheidsdoeleinden. Zij moeten in het bezit zijn van de van toepassing zijnde certificaten genoemd in het Radioreglement, en één van hen moet worden aangewezen als eerste verantwoordelijke voor radioberichtgeving tijdens noodsituaties.

#### Voorschrift 16

##### *Radiodagboeken*

Er moet een radiodagboek worden bijgehouden, naar genoegen van de Administratie en zoals vereist ingevolge het Radioreglement, van alle met het radiocommunicatiesysteem verband houdende voorvallen die van belang lijken voor de beveiliging van mensenlevens op zee.”

### HOOFDSTUK X

De bestaande tekst en de titel van hoofdstuk X (voorschriften 147 tot en met 154) worden vervangen door de volgende tekst:

„NAVIGATIEMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN AAN BOORD VAN  
VAARTUIGEN

Voorschrift 1

*Toepassing*

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit hoofdstuk van toepassing op nieuwe en bestaande vaartuigen.

Voorschrift 2

*Vrijstellingen*

De Administratie kan aan vaartuigen vrijstelling van de eisen van dit hoofdstuk verlenen, wanneer zij van oordeel is dat de aard van de reis of de nabijheid van land voor het vaartuig zodanige eisen niet wettigt.

Voorschrift 3

*Navigatiemiddelen aan boord van schepen*

1. a. Vaartuigen met een lengte van 24 meter of meer moeten zijn uitgerust met:

- i. een magnetisch standaardkompas, behoudens het bepaalde in subparagraaf d;
  - ii. een magnetisch stuurkompas, tenzij informatie over de voorliggende koers op het standaardkompas zoals vereist krachtens (i), op de voornaamste plaats waar wordt gestuurd, beschikbaar is en duidelijk afleesbaar is voor de roerganger;
  - iii. geschikte middelen voor communicatie tussen de plaats van het standaardkompas en de plaats vanwaar gewoonlijk de navigatie wordt gevoerd, zulks ten genoegen van de Administratie; en
  - iv. middelen om peilingen te nemen over een boog van de horizon van, voor zover praktisch uitvoerbaar, 360 graden.
- b. Elk magnetisch kompas zoals bedoeld in subparagraaf a dient behoorlijk te zijn gecompenseerd en er dient te allen tijde een bijbehorende deviatietabel of deviatiekromme beschikbaar te zijn.
- c. Aan boord moet een magnetisch reservekompas, ter vervanging van het standaardkompas, aanwezig zijn, tenzij er een stuurkompas zoals genoemd in subparagraaf a, ii, of een gyrokompas is aangebracht.
- d. Waar de Administratie het onredelijk of onnodig acht een magnetisch standaardkompas te eisen, kan zij bepaalde vaartuigen of categorieën van vaartuigen vrijstellen van deze eisen, indien de aard van de reis, de nabijheid van land of het type vaartuig een standaardkompas niet rechtvaardigen, mits in alle gevallen een doelmatig stuurkompas aanwezig is.



2. Vaartuigen met een lengte van minder dan 24 meter moeten, voor zover de Administratie dit redelijk en praktisch uitvoerbaar acht, zijn uitgerust met een stuurkompas en middelen om te kunnen peilen.

3. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een gyrokompas dat voldoet aan de volgende eisen:

a. het gyro-moederkompas of een gyro-dochterkompas moet, op de voornaamste plaats waar wordt gestuurd duidelijk afleesbaar zijn voor de roerganger;

b. aan boord van vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer moeten een gyro-dochterkompas of gyro-dochterkompassen aanwezig zijn, die doelmatig moeten zijn opgesteld ten einde peilingen te kunnen nemen over een boog van de horizon, voor zover praktisch uitvoerbaar, van 360 graden.

4. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een gyrokompas dat voldoet aan de eisen van paragraaf 3.

5. Vaartuigen met noodstuurposities moeten ten minste zijn uitgerust met een telefoon of een ander communicatiemiddel om koersinformatie door te geven naar dergelijke posities. Bovendien moeten vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 februari 1992 zijn uitgerust met voorzieningen om visuele kompasgegevens te verstrekken aan de noodstuurpositie.

6. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 en vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een radarinstallatie. Vanaf 1 februari 1995 moet de radarinstallatie kunnen werken in de frequentieband 9 GHz. Daarnaast moeten na 1 februari 1995 vaartuigen met een lengte van 35 meter of meer zijn uitgerust met een radarinstallatie die kan werken in de frequentieband 9 GHz. Voor vaartuigen met een lengte van 35 meter of meer, maar van minder dan 45 meter kan, naar goedgevonden van de Administratie, vrijstelling worden verleend van de eisen van paragraaf 16, mits de apparatuur geheel compatibel is met de radartransponder voor opsporing en redding.

7. Op vaartuigen met een lengte van minder dan 35 meter die zijn uitgerust met radar, moet de installatie ten genoegen van de Administratie zijn.

8. Op de brug van vaartuigen die volgens paragraaf 6 moeten zijn uitgerust met een radarinstallatie moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het uitzetten van afgelezen radarwaarnemingen. Op vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984, moeten deze voorzieningen minstens even doeltreffend zijn als een reflectie-plotter.

9. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 25 mei 1980 en vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 25 mei 1990 moeten zijn uitgerust met een echolood.

10. Vaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter moeten ten genoegen van de Administratie zijn voorzien van geschikte middelen voor het bepalen van de diepte van het water onder het vaartuig.

11. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met een instrument dat vaart en afstand aangeeft.

12. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd vóór 1 september 1984 en alle vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer en gebouwd op of na 1 september 1984 moeten zijn uitgerust met roerstandaanwijzers, tachometers voor elke schroef en bovendien, indien het vaartuig is voorzien van verstelbare schroeven of schroeven met zijdelingse stuwkracht, met aanwijzers die de spoed en de wijze van gebruik aangeven. Al deze instrumenten moeten afleesbaar zijn vanaf de plaats waar de navigatie-orders worden gegeven.

13. Hoewel alle redelijke maatregelen moeten worden genomen om de apparatuur bedoeld in de paragrafen 1 tot en met 12 in goede staat te houden, mag, behoudens het bepaalde in voorschrift I/6, een vaartuig niet op grond van storing in deze apparatuur als niet-zeewaardig worden beschouwd of worden opgehouden in havens waar niet onmiddellijk reparatievoorzieningen beschikbaar zijn.

14. Vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer moeten zijn uitgerust met een radio-richtingzoeker. De Administratie kan een vaartuig vrijstelling van deze eis verlenen indien zij het aan boord hebben van een dergelijk toestel onredelijk of onnodig acht of indien het vaartuig is voorzien van andere radionavigatiemiddelen die geschikt zijn voor gebruik gedurende voorgenomen reizen.

15. Tot 1 februari 1999 moeten vaartuigen met een lengte van 75 meter of meer en gebouwd op of na 25 mei 1980 en vóór 1 februari 1995 zijn uitgerust met radio-apparatuur, bestemd voor het peilen recht vooruit („homing”) op de radiotelefonie-noodfrequentie.

16. Alle uitrusting die overeenkomstig dit voorschrift is aangebracht moet van een door de Administratie goedgekeurd type zijn. De uitrusting die op of na 1 september 1984 aan boord van vaartuigen wordt geïnstalleerd moet voldoen aan de van toepassing zijn uitvoeringsnormen die niet lager mogen zijn dan de door de Organisatie aangenomen normen. Voor uitrusting geïnstalleerd voordat de desbetreffende uitvoeringsnormen zijn aangenomen, kan naar goeddunken van de Administratie vrijstelling worden verleend van de volledige naleving van die normen, naar behoren rekening houdend met de aanbevolen criteria die de Organisatie in verband met de desbetreffende normen zou kunnen aannemen.

## Voorschrift 4

*Nautische instrumenten en publicaties*

Geschikte nautische instrumenten, deugdelijke en volgens de laatste gegevens bijgewerkte kaarten, nautische aanwijzingen, lichtenlijsten, berichten aan zeevarenden, getijtafels en alle andere nautische publicaties die nodig zijn voor de voorgenomen reis, moeten ten genoegen van de Administratie aan boord aanwezig zijn.

## Voorschrift 5

*Uitrusting voor het geven van seinen*

1. Een dagseinlamp waarvan de werking niet uitsluitend afhankelijk mag zijn van de elektrische hoofdkrachtbron, moet aan boord aanwezig zijn. De voeding moet in elk geval een draagbare batterij omvatten.

2. Vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer, moeten een compleet stel vlaggen en wimpels aan boord hebben, teneinde met gebruikmaking van het geldende Internationaal Seinboek berichten te kunnen overbrengen.

3. Alle vaartuigen die in overeenstemming met dit Protocol van radio-installaties moeten zijn voorzien, moeten het Internationaal Seinboek aan boord hebben. Deze publicatie moet eveneens aanwezig zijn op elk ander vaartuig dat, naar de overtuiging van de Administratie, het gebruik hiervan behoeft.

## Voorschrift 6

*Zicht vanaf de navigatiebrug*

1. Nieuwe vaartuigen met een lengte van 45 meter of meer moeten aan de volgende eisen voldoen:

a. Vanaf het punt waar het vaartuig wordt bestuurd mag het zicht over het zee-oppervlak voor de boeg binnen een hoek van 10 graden aan beide zijden, ongeacht de diepgang of trim, niet worden gehinderd over meer dan twee scheepslengten, of 500 m, naar gelang welke afstand het kleinst is.

b. Geen van de door vistuig of andere obstakels buiten het stuurhuis veroorzaakte dode hoeken die voorlijker dan dwars het zicht op het zee-oppervlak vanaf het punt waar het vaartuig wordt bestuurd ontnemen, mogen groter zijn dan 10 graden. De gezamenlijke dode hoeken mogen niet meer dan 20 graden bedragen. De hoek met vrij zicht tussen de dode hoeken in moet ten minste 5 graden zijn. Voor het zicht genoemd in subparagraaf a, geldt echter dat elke afzonderlijke dode hoek niet groter mag zijn dan 5 graden.

c. De hoogte van de onderste rand van de voorramen van de navigatiebrug moet zo laag mogelijk boven het brugdek worden gehouden. In geen geval mag de onderste rand een obstakel vormen voor het voorwaartse zicht zoals in dit voorschrift omschreven.

d. De bovenste rand van de voorramen van de navigatiebrug mag, wanneer het vaartuig in ruwe zee stampet, vanaf de plaats waar het vaartuig wordt bestuurd aan een persoon wiens ogen zich op 1800 mm boven het brugdek bevinden, niet het zicht op de horizon ontnemen. Indien de Administratie een ooghoogte van 1800 mm onredelijk en onpraktisch acht, kan zij een verlaging tot uiterlijk 1600 mm toestaan.

e. Het horizontale gezichtsveld vanaf het punt waar het vaartuig wordt bestuurd moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 225 graden, die loopt van recht vooruit tot ten minste 22,5 graden achterlijker dan dwars aan beide zijden van het vaartuig.

f. Het horizontale gezichtsveld vanaf elke brugvleugel moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 225 graden, die loopt van ten minste 45 graden ten opzichte van de lengte-as van het vaartuig aan de tegengestelde zijde naar recht vooruit, en van recht vooruit over 180 graden naar recht achteruit aan dezelfde zijde.

g. Het horizontale gezichtsveld vanaf de belangrijkste stuurpositie moet zich uitstrekken over een boog van ten minste 60 graden aan weerszijden van de lengte-as van het vaartuig.

h. De zijkant van het vaartuig moet vanaf de brugvleugel zichtbaar zijn.

i. De ramen moeten aan de volgende eisen voldoen:

i. de afmetingen van de kozijnen van de ramen op de navigatiebrug moeten zo klein mogelijk zijn en deze kozijnen mogen zich niet recht voor enige werkplek bevinden;

ii. om weerspiegeling te voorkomen, moeten de voorramen van de brug aan de bovenzijde ten opzichte van het verticale vlak onder een hoek van ten minste 10 graden en ten hoogste 25 graden naar buiten worden geplaatst;

iii. de beglazing van de ramen mag noch gepolariseerd, noch gekleurd zijn, en

iv. ongeacht de weersomstandigheden moet het te allen tijde mogelijk zijn om door ten minste twee voorramen van de navigatiebrug een helder zicht te hebben en voorts moet, afhankelijk van de opstelling van de brug, het zicht door nog een aantal ramen vrij zijn.

2. Bestaande vaartuigen moeten, indien dit praktisch uitvoerbaar is, voldoen aan de eisen van paragraaf 1, a en b. Het is echter niet noodzakelijk aanpassingen aan de structuur of aanvullingen op de uitrusting te eisen.

3. Indien de Administratie van oordeel is dat dit voorschrift op bepaalde vaartuigen niet kan worden toegepast vanwege hun ongebruike-

lijke ontwerp, moeten maatregelen worden getroffen opdat een zicht wordt bereikt dat het in dit voorschrift omschreven niveau zo dicht mogelijk benadert.”

---

### Aanhangsels

**De bestaande aanhangsels 1 en 2 worden vervangen door de volgende tekst:**

„AANHANGSEL

#### CERTIFICATEN EN UITRUSTINGSRAPPORT

1. Model van een Veiligheidscertificaat voor Vissersvaartuigen

#### INTERNATIONAAL VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Dit Certificaat moet worden aangevuld door een Uitrustingsrapport

(Officieel zegel of stempel)

(Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 met betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977, namens de Regering van

.....  
(naam van de Staat)

.....  
door

.....  
(bevoegde persoon of organisatie)

#### GEGEVENS INZAKE HET VAARTUIG<sup>1)</sup>

Naam van het vaartuig

.....  
Onderscheidingsnummer of -letters

.....  
Haven van registratie

---

<sup>1)</sup> De gegevens inzake het vaartuig kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

Lengte (L)<sup>1)</sup>  
 .....

Datum van het bouwcontract of datum van het contract voor een ingrijpende verbouwing

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich overeenkomstig voorschrift I/2 (1), c, ii, of (1), c, iii, in een soortgelijk stadium bevond

.....  
 Datum van oplevering of voltooiing van een ingrijpende verbouwing  
 .....

**ONDERGETEKENDE VERKLAART:**

1. Dat het vaartuig is onderzocht overeenkomstig de eisen ingevolge voorschrift I/6.

2. Dat uit het onderzoek is gebleken dat:

.1 de toestand van romp, de werktuigen en toebehoren, zoals omschreven in het hiervoor genoemde voorschrift, in alle opzichten voldoende was en dat het vaartuig voldeed aan de van toepassing zijnde eisen;

.2 dat de maximaal voor dit vaartuig toelaatbare diepgang tijdens de reis onder elke bedrijfsomstandigheid is opgenomen in het goedgekeurde stabiliteitsboekje van (datum) .....

3. Dat er een/geen<sup>2)</sup> Certificaat van Vrijstelling is afgegeven.

Dit certificaat blijft geldig tot ..... behoudens de periodieke onderzoeken overeenkomstig voorschrift I/6 (1), b, ii, b, iii, en c.

Afgegeven te .....  
 (Plaats van afgifte van het certificaat)

.....  
 (Datum van afgifte)

.....  
 (Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte, al naar gelang van toepassing is)

<sup>1)</sup> De Lengte (L) zoals omschreven in voorschrift I/2 (5).

<sup>2)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET CERTIFICAAT VOOR EEN GEDOOGPERIODE WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (1) VAN TOEPASSING IS

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (1) als geldig te worden aanvaard tot .....

Getekend: .....  
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
Plaats: .....  
Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDSDUUR VAN HET CERTIFICAAT TOTDAT DE HAVEN VAN ONDERZOEK IS BEREIKT OF MET EEN GEDOOGPERIODE WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (2) OF VOORSCHRIFT I/11 (4) VAN TOEPASSING IS

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (2) /voorschrift I/11 (4)<sup>1)</sup> als geldig te worden aanvaard tot .....

Getekend: .....  
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
Plaats: .....  
Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

ENDOSSERING VOOR PERIODIEKE ONDERZOEKEN

Onderzoek van de uitrusting

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift I/6 (1), b, ii, is geconstateerd dat het vaartuig voldoet aan de desbetreffende eisen.

Getekend: .....  
(Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
Plaats: .....  
Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

<sup>1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

*Radio-onderzoek*

Ondergetekende verklaart dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift I/6 (1), b, iii, is geconstateerd dat het vaartuig voldoet aan de desbetreffende eisen.

Eerste periodiek radio-onderzoek:

Getekend: .....  
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
 Plaats: .....  
 Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

Tweede periodiek radio-onderzoek:

Getekend: .....  
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
 Plaats: .....  
 Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

Derde periodiek radio-onderzoek:

Getekend: .....  
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
 Plaats: .....  
 Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

**ENDOSSERING VOOR TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN**

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat bij een onderzoek zoals vereist in voorschrift I/6 (1), c, is geconstateerd dat het vaartuig voldoet aan de desbetreffende eisen.

Getekend: .....  
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
 Plaats: .....  
 Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)



## 2. Model van een certificaat van vrijstelling

INTERNATIONAAL CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING VOOR  
VISSERSVAARTUIGEN

(Officieel zegel of stempel)

(Staat)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Protocol van Torremolinos van 1993 met betrekking tot het Internationaal Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, 1977,

namens de Regering van

.....  
(naam van de Staat)

door

.....  
(bevoegde persoon of organisatie)GEGEVENS INZAKE HET VAARTUIG<sup>1)</sup>

Naam van het vaartuig .....

Onderscheidingsteken of -letters .....

Haven van registratie .....

Lengte (L)<sup>2)</sup>

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat aan bovenvermeld vaartuig op grond van de krachtens voorschrift ..... verleende machtiging, vrijstelling is verleend van de eisen van .....

Mogelijke voorwaarden waarop het Certificaat van Vrijstelling is verleend:

.....  
.....

Dit certificaat is geldig tot ....., mits het Internationaal veiligheids-certificaat voor vissersvaartuigen, waaraan dit certificaat is gehecht, geldig is.

Afgegeven te .....  
(Plaats van afgifte van het certificaat)

<sup>1)</sup> De gegevens inzake het vaartuig kunnen ook horizontaal, in naast elkaar geplaatste vakjes, worden vermeld.

<sup>2)</sup> De Lengte zoals omschreven in voorschrift I/2 (5).

.....  
 (Datum van afgifte) (Handtekening van de bevoegde ambtenaar  
 die het certificaat afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte, al naar gelang  
 van toepassing is)

**ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDS-  
 DUUR VAN HET CERTIFICAAT VOOR EEN GEDOOGPERIODE  
 WANNEER VOORSCHRIFT I/11 (1) VAN TOEPASSING IS**

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (1) als  
 geldig te worden aanvaard tot .....

Getekend: .....  
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
 Plaats: .....  
 Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

**ENDOSSERING TER VERLENGING VAN DE GELDIGHEIDS-  
 DUUR VAN HET CERTIFICAAT TOTDAT DE HAVEN VAN ON-  
 DERZOEK IS BEREIKT OF MET EEN GEDOOGPERIODE WAN-  
 NEER VOORSCHRIFT I/11 (2) OF VOORSCHRIFT I/11 (4) VAN  
 TOEPASSING IS**

Dit certificaat dient, in overeenstemming met voorschrift I/11 (2)  
 /voorschrift I/11 (4)<sup>1)</sup> als geldig te worden aanvaard tot .....

Getekend: .....  
 (Handtekening van bevoegde ambtenaar)  
 Plaats: .....  
 Datum: .....

(Zegel of stempel van de autoriteit, al naar gelang van toepassing is)

3. Model van een Aanvulling op het Internationaal veiligheids-  
 certificaat voor vissersvaartuigen

**UITRUSTINGSRAPPORT VOOR HET INTERNATIONAAL  
 VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VISSERSVAARTUIGEN**

Dit rapport moet permanent aan het Internationaal veiligheids-  
 certificaat voor vissersvaartuigen zijn gehecht

<sup>1)</sup> Doorhalen wat niet van toepassing is.

UITRUSTINGSRAPPORT TENEINDE TE VOLDOEN AAN HET  
 PROTOCOL VAN TORREMOLINOS VAN 1993 MET BETREKKING  
 TOT HET INTERNATIONAAL VERDRAG VAN TORREMOLINOS  
 VOOR DE BEVEILIGING VAN VISSERSVAARTUIGEN, 1977.

1. GEGEVENS INZAKE HET VAARTUIG

Naam van het vaartuig  
 Onderscheidingsteken of -letters.....  
 Haven van registratie .....  
 Lengte .....

2. GEGEVENS INZAKE DE REDDINGMIDDELEN

1	Totaal aantal personen waarvoor reddingmiddelen aanwezig zijn	.....	
		Bak- boord	Stuur- boord
2	Totaal aantal reddingboten	.....	.....
2.1	Totaal aantal personen waarvoor deze ruimte bieden	.....	.....
2.2	Aantal gedeeltelijk overdekte reddingboten (voorschrift VII/18)	.....	.....
2.3	Aantal geheel overdekte reddingboten (voorschrift VII/19)	.....	.....
3	Aantal hulpverleningsboten	.....	.....
3.1	Aantal boten begrepen in het boven aangegeven totaal aantal reddingboten	.....	.....
4	Reddingvlotten	.....	.....
4.1	Reddingvlotten waarvoor goedgekeurde tewaterlatingsmiddelen vereist zijn	.....	.....
4.1.1	Aantal reddingvlotten	.....	.....
4.1.2	Aantal personen waarvoor deze ruimte bieden	.....	.....
4.2	Reddingvlotten waarvoor geen goedgekeurde tewaterlatingsmiddelen vereist zijn	.....	.....
4.2.1	Aantal reddingvlotten	.....	.....
4.2.2	Aantal personen waarvoor deze ruimte bieden	.....	.....

1	Totaal aantal personen waarvoor reddingmiddelen aanwezig zijn	.....	
		Bak- boord	Stuur- boord
5	Aantal reddingboeien	.....	.....
6	Aantal reddinggordels	.....	.....
7	Overlevingspakken	.....	.....
7.1	Totaal aantal	.....	.....
7.2	Aantal pakken dat voldoet aan de eisen voor reddinggordels	.....	.....
8	Aantal hulpmiddelen tegen warmteverlies <sup>1</sup>	.....	.....
9	In reddingmiddelen gebruikte radio-installaties	.....	.....
9.1	Aantal radartransponders	.....	.....
9.2	Aantal duplex VHF radiotelefonietoestellen	.....	.....

<sup>1)</sup> Uitzonderd die welke vereist zijn krachtens de voorschriften VII/17 (8), xxxi, VII/20(5), a, xxiv en VII/23(2), b, xiii.

### 3. GEGEVENS INZAKE RADIOVOORZIENINGEN

Soort	Aanwezig	
1	Primaire systemen	.....
1.1	VHF-radio-installatie	.....
1.1.1	DSC codeerinrichting	.....
1.1.2	DSC luisterwacht-ontvanger	.....
1.1.3	Radiotelefonie	.....
1.2	MF radio-installatie	.....
1.2.1	DSC codeerinrichting	.....
1.2.2	DSC luisterwacht-ontvanger	.....
1.2.3	Radiotelefonie	.....
1.3	MF/HF radio-installatie	.....
1.3.1	DSC codeerinrichting	.....
1.3.2	DSC luisterwacht-ontvanger	.....

Soort	Aanwezig
1.3.3 Radiotelefonie	.....
1.3.4 Radiotelegrafie met telex (DPT)	.....
1.4 INMARSAT grondstation aan boord van een vaartuig	.....
2 Reservevoorzieningen om alarm te slaan	.....
3 Voorzieningen voor het ontvangen van maritieme veiligheidsberichten	.....
3.1 NAVTEX-ontvanger	.....
3.2 EGC-ontvanger	.....
3.3 HF-radiotelegrafie-ontvanger met telex (DPT)	.....
4 EPIRB-satelliet	.....
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 INMARSAT	.....
5 VHF-EPIRB	.....
6 Radartransponder van het vaartuig	.....
7 Radiotelefonie noodfrequentie luisterwacht-ontvanger op 2.182 kHz <sup>2</sup>	.....
8 Toestel voor het opwekken van het radiotelefonie-alarmsein op 2.182 kHz	.....

<sup>1)</sup> Tenzij door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie een andere datum wordt bepaald, heeft deze rubriek niet te worden opgenomen in het rapport dat wordt gehecht aan certificaten afgegeven na 1 februari 1999.

<sup>2)</sup> Deze rubriek hoeft niet te worden opgenomen in het rapport dat wordt gehecht aan certificaten afgegeven na 1 februari 1999.

4. GEHANTEERDE METHODEN TER WAARBORGING VAN DE BESCHIKBAARHEID VAN RADIOVOORZIENINGEN (voorschrift IX/14)

- 4.1 Dubbele uitrusting .....  
 4.2 Onderhoud aan de wal .....  
 4.3 Vermogen tot onderhoud op zee .....

ONDERGETEKENDE VERKLAART dat dit rapport in alle opzichten juist is

Afgegeven te .....  
 (Plaats van afgifte van het rapport)

.....  
 (Datum van afgifte) (Handtekening van de bevoegde ambtenaar die het rapport afgeeft)

(Zegel of stempel van de autoriteit belast met afgifte, al naar gelang van toepassing is)''

D. PARLEMENT

Het Protocol, met Bijlage, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol kan worden gebonden.

E. BEKRACHTIGING

Naast definitieve ondertekening is bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van het Protocol voorzien in artikel 9, eerste lid, onderdeel b.

F. TOETREDING

In overeenstemming met artikel 9, tweede lid, hebben de volgende staten een akte van toetreding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie:

Noorwegen . . . . .	14 oktober 1996
Cuba . . . . .	6 februari 1997
IJsland . . . . .	11 februari 1998
Zweden . . . . .	2 juli 1998
Denemarken . . . . .	20 juli 1998
Italië . . . . .	18 februari 2000
Ierland . . . . .	30 januari 2001

Spanje . . . . . 8 juni 2001

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel 10, eerste lid, in werking treden twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan 15 staten, waarvan het totale aantal vissersvaartuigen met een lengte van 24 meter of meer niet minder dan 14.000 bedraagt, dit Protocol hetzij hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, hetzij akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie.

J. GEGEVENS

Ingevolge artikel 9, eerste lid, van het Protocol stond het Protocol open voor ondertekening op het Hoofdkantoor van de Internationale Maritieme Organisatie van 1 juli 1993 tot en met 30 juni 1994.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest der Verenigde Naties, naar welk Handvest wordt verwezen in artikel 13, derde lid, van het onderhavige Protocol, zijn de gewijzigde Engelse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1979, 37 en is de herziene vertaling geplaatst in *Trb.* 1987, 113. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1998, 145.

De Intergouvernementele Maritieme Organisatie, naar welke Organisatie in artikel 2, onderdeel c, van het onderhavige Protocol wordt verwezen, is opgericht bij een op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag. Van dat Verdrag zijn de Engelse en Franse tekst afgedrukt in *Stb.* J 93 en de vertaling in *Trb.* 1990, 111. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 44.

Van het op 20 oktober 1972 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, naar welk Verdrag wordt verwezen in voorschrift 6, eerste lid, onderdeel a, van de Bijlage bij het onderhavige Protocol, is de Engelse en Franse tekst alsmede de vertaling geplaatst in *Trb.* 1974, 51. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 137.

Van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, naar welk Verdrag wordt verwezen in hoofdstuk VII, voorschrift 17, achtste lid, onderdeel xviii, van de Bijlage bij het onderhavige Protocol, zijn de Engelse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1976, 157 en de vertaling in *Trb.* 1977, 77. Zie ook laatstelijk *Trb.* 1998, 155.

Van het op 3 september 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag inzake de Internationale Organisatie voor Maritieme Satellieten, naar welk Verdrag wordt verwezen in hoofdstuk IX, voorschrift 2, eerste lid, onderdeel f, van de Bijlage bij het onderhavige Protocol, zijn de Engelse en Franse tekst alsmede de vertaling geplaatst in *Trb.* 1978, 122. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1999, 79.

Van het op 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Verdrag van Torremolinos voor de beveiliging van vissersvaartuigen, ter herziening van welk Verdrag het onderhavige Protocol strekt, zijn de Engelse en Franse tekst alsmede de vertaling geplaatst in *Trb.* 1980, 139.

Van het op 2 juni 2000 te Istanboel tot stand gekomen Herzien Radio-reglement, 2000, naar welk Reglement in hoofdstuk IX, voorschrift 2, eerste lid, onderdeel k, van de Bijlage bij het onderhavige Protocol wordt verwezen, is de Engelse tekst geplaatst in *Trb.* 2001, 160.

Uitgegeven de *tiende* oktober 2001.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

J. J. VAN AARTSEN