

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1963 Nr. 89

A. TITEL

*Internationaal Verdrag
voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960,
met Voorschriften en een Bijlage;
Londen, 17 juni 1960*

B. TEKST

De tekst van het Verdrag is geplaatst in *Trb.* 1961, 84.

De bij de ondertekening van het Verdrag door Bulgarije, Hongarije en de Sowjet-Unie afgelegde verklaringen zijn onaanvaardbaar verklaard door Argentinië, Australië, Canada, China (Taiwan), Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland, Ierland en Japan.

C. VERTALING ¹⁾

BIJLAGE A

INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE, 1960

De Regeringen van de Argentijnse Republiek, het Gemeenbest van Australië, het Koninkrijk België, de Verenigde Staten van Brazilië, de Volksrepubliek Bulgarije, Kameroen, Canada, de Republiek China, de Republiek Cuba, de Tsjechoslowaakse Republiek, het Koninkrijk Denemarken, de Dominicaanse Republiek, de Republiek Finland, de Franse Republiek, de Bondsrepubliek Duitsland, het Koninkrijk Griekenland, de Hongaarse Volksrepubliek, de Republiek IJsland, de Republiek India, Ierland, de Staat Israël, de Italiaanse Republiek, Japan, de Republiek Korea, Koeweit, de Republiek Liberia, de Verenigde Staten van Mexico, het Koninkrijk der Nederlanden, Nieuw-

¹⁾ De ingevolge de slotalinea van het Verdrag vervaardigde vertalingen in de Russische en de Spaanse taal zijn niet afgedrukt.

Zeeland, het Koninkrijk Noorwegen, Pakistan, de Republiek Panama, de Republiek Peru, de Republiek der Philippijnen, de Volksrepubliek Polen, de Portugese Republiek, de Spaanse Staat, het Koninkrijk Zweden, de Zwitserse Bondsstaat, de Unie van Socialistische Sowjet-Republieken, de Verenigde Arabische Republiek, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, de Verenigde Staten van Amerika, de Republiek Venezuela en de Federale Volksrepubliek Zuidslavië, verlangende de veiligheid van mensenlevens op zee te bevorderen door in gemeenschappelijk overleg gelijke beginselen en regelen vast te stellen;

Overwegende, dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Verdrag ter vervanging van het Internationale Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1948:

Hebben de navolgende gevolmachtigden benoemd, te weten:

De Argentijnse Republiek

Kapitein-ter-Zee Carlos A. SANCHEZ SAÑUDO, Marine Attaché, Argentijnse Ambassade, Londen.

Prefect Inspecteur-Generaal Marcos H. C. CALZOLARI, Nationale Maritieme Onder-Prefect van de Argentijnse Republiek.

De heer Nicolas G. PALACIOS, Nationale Onder-Directeur van de Argentijnse koopvaardij.

Het Gemenebest van Australië

De heer Thomas NORRIS, Adjunct-Secretaris (Marine), Departement van Scheepvaart en Verkeer.

Het Koninkrijk België

Zijne Excellentie de heer R. L. van MEERBEKE, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van België te Londen.

De heer R. E. VANCRAEYNEST, Directeur van het Bestuur van het Zeewezen, Ministerie van het Verkeerswezen.

De Verenigde Staten van Brazilië

Schout-bij-nacht Luis Clovis DE OLIVEIRA, Plaatsvervangend Chef van de Marine-Staf, Braziliaanse Marine en vertegenwoordiger van de Braziliaanse Koopvaardijcommissie.

De Volksrepubliek Bulgarije

Zijne Excellentie de heer Georgi Petrov ZENGULEKOV, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Bulgarije te Londen.

De heer Ir. Petko Dokov DOYNOV, Hoofdingenieur van het Departement van Zee- en Waterverkeer, Ministerie van Verkeer.

Kameroen

De heer Charlot SAGUEZ, Hoofdadministrateur (2e klasse) van de Scheepvaartadministratie.

Canada

Zijne Excellentie de Honourable George A. DREW, Hoge Commissaris voor Canada in het Verenigd Koninkrijk.

De heer Alan CUMYN, Directeur Scheepvaartvoorschriften, Departement van Verkeer, Ottawa.

De Republiek China

Zijne Excellentie de heer Nan-Ju WU, Ambassadeur van de Republiek China in Iran.

*De Republiek Cuba**De Tsjechoslowaakse Republiek*

Zijne Excellentie de heer Miroslav GALUŠKA, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Tsjechoslowakije te Londen.

Het Koninkrijk Denemarken

De heer Jørgen WORM, Hoofd van het Departement van Scheepvaart, Koninklijk Ministerie van Handel.

De heer Anders BACHE, Plaatsvervangend Afdelingshoofd, Koninklijk Ministerie van Handel.

De Dominicaanse Republiek

Zijne Excellentie Señor Dr. Héctor GARCÍA-GODOY, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van de Dominicaanse Republiek in Londen.

De Republiek Finland

De heer Volmari SÄRKKÄ, Hoofd der Scheepvaartinspectie bij het Ministerie van Scheepvaart.

De Franse Republiek

De heer Gilbert GRANDVAL, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Scheepvaart.

De Bondsrepubliek Duitsland

Zijne Excellentie de heer Hans Herwarth VON BITTENFELD, G.C.V.O., Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van de Bondsrepubliek Duitsland te Londen.

De heer Dr. Karl SCHUBERT, Hoofd van het Departement Scheepvaart, Bondsministerie van Verkeer.

Het Koninkrijk Griekenland

Kapitein-ter-Zee Panayiotis S. PAGONIS, R.H.P.C., Directeur,
Ministerie van Scheepvaart.

De Hongaarse Volksrepubliek

Zijne Excellentie de heer Béla SZILÁGYI, Gezant van de Hongaarse
Volksrepubliek te Londen.

De Republiek IJsland

De heer Hjálmar R. BÁRDARSON, Directeur van Scheepvaart.
De heer Páll RAGNARSSON, Plaatsvervangend Directeur van
Scheepvaart.

De Republiek India

De heer R. L. GUPTA, Secretaris van de Regering van India,
Ministerie van Verkeer en Verbindingen.

Ierland

De heer Valentin IREMONGER, Ambassadeeraad, Ambassade van
Ierland, Londen.

De Staat Israël

De heer Izaak Josef MINTZ, Juridisch Adviseur, Ministerie van
Verkeer en Verbindingen; Lector Hebreeuwse Universiteit,
Jerusalem.
De heer Moshe OFER, Eerste Secretaris, Ambassade van Israël,
Londen.

De Italiaanse Republiek

De heer Dr. Fernando GHIGLIA, Directeur-Generaal, Ministerie
van Scheepvaart, Rome.

Japan

De heer Toru NAKAGAWA, Gevolmachtigd Minister, Ambassade
van Japan, Londen.
De heer Masao MIZUSHINA, Directeur Scheepvaartbureau, Mini-
sterie van Verkeer.

De Republiek Korea

De heer Tong Jin PARK, Ambassadeeraad, Ambassade van Korea,
Londen.

Koeweit

De heer Mohammad QABAZARD, Directeur-Generaal, Haven van
Koeweit.

De Republiek Liberia

Zijne Excellentie de heer Geo. T. BREWER Jr., Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Liberia te Londen.

De Honourable Edward R. MOORE, Adjunct Advocaat-Generaal van Liberia.

De heer George BUCHANAN, Adjunct-Chef Scheepsbouwkundige Dienst, Lloyd's Register of Shipping.

De heer E. B. McCROHAN Jr., Scheeps- en Werktuigbouwkundig Ingenieur en Scheepvaartinspecteur.

*De Verenigde Staten van Mexico**Het Koninkrijk der Nederlanden*

Kapitein-ter-Zee (b.d.) C. MOOLENBURGH, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart.

De heer Ir. E. SMIT Fzn., Scheepsbouwkundig adviseur van de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart.

Nieuw-Zeeland

De heer William Arthur FOX, Minister van Scheepvaart.

De heer Victor George BOIVIN, Hoofdinspecteur Ministerie van Scheepvaart.

Het Koninkrijk Noorwegen

Kapitein-ter-Zee K. J. NEUBERTH WIE, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart, Koninklijk Ministerie van Handel en Scheepvaart.

De heer Modolv HAREIDE, Afdelingshoofd, Koninklijk Ministerie van Handel en Scheepvaart.

Pakistan

Zijne Excellentie Luitenant-Generaal Mohammed YOUSUF, Hoge Commissaris voor Pakistan in het Verenigd Koninkrijk.

De Republiek Panama

De heer Joel MEDINA, Hoofd van de Scheepvaart-Directie van de Republiek Panama.

De Republiek Peru

Zijne Excellentie Señor Dr. Don Ricardo RIVERA SCHREIBER, K.B.E., Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Peru in Londen.

De Republiek der Philippijnen

De heer Eleuterio CAPAPAS, Commissaris van de Douane.

De heer Ir. Agustin MATHAY, Hoofd van de Afdeling romp- en ketelinspectie, Bureau van de Douane.

De heer Mr. Casimiro CALUAG, Eerste juridisch adviseur, Bureau van de Douane.

De Volksrepubliek Polen

De heer Ludwik SZYMANSKI, Ministerie van Scheepvaart.

De heer Wladyslaw MILEWSKI, Directeur van het Poolse scheepsregister.

De Portugese Republiek

Zijne Excellentie Generaal Adolfo ABRANCHES PINTO, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Portugal te Londen. Kapitein-Luitenant-ter-Zee Joaquin Carlos ESTEVES CARDOSO, Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart; Scheepsbouwkundig Ingenieur bij de Hoofdcommissie voor de Visserij.

Luitenant-ter-Zee der 1e klasse Antonio J. BELO DE CARVALHO, Elektrotechnisch Ingenieur, Hoofdinspecteur voor elektrishe en radio-installaties.

Luitenant-ter-Zee der 1e klasse Manuel ANTUNES DA MOTA, Hydrografisch Ingenieur, Hoofdinspecteur voor Veiligheid der Navigatie.

De Spaanse Staat

Het Koninkrijk Zweden

De heer Dr. Carl Gösta WIDELL, Directeur-Generaal van de Nationale Raad van Scheepvaart en Navigatie.

De Zwitserse Bondsstaat

Zijne Excellentie de heer Armin DAENIKER, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Zwitserland te Londen.

De Unie van Socialistische Sowjet-Republieken

Zijne Excellentie de heer Alexander A. SOLDATOV, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van de Unie van Socialistische Sowjet-Republieken te Londen.

Kapitein-ter-Zee Alexander A. SABELIEV, Lid van de Raad van het Ministerie van Scheepvaart van de Unie van Socialistische Sowjet-Republieken.

De Verenigde Arabische Republiek

Kapitein-Luitenant-ter-Zee (b.d.) Adnan LOUSTAN, Plaatsvervangend Directeur-Generaal van de Havens- en Vuurtorensadministratie.

Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland

Sir Gilmour JENKINS, K.C.B., K.B.E., M.C.

De heer Percy FAULKNER, C.B., Plaatsvervangend Secretaris, Ministerie van Verkeer.

De heer Dennis C. HASELGROVE, Ondersecretaris, Ministerie van Verkeer.

De Verenigde Staten van Amerika

Admiraal Alfred C. RICHMOND, Commandant van de United States Coast Guard.

De heer Robert T. MERRILL, Hoofd van de Afdeling Scheepvaart van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

De Republiek Venezuela

Zijne Excellentie de heer Dr. Ignacio IRIBARREN BORGES, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Venezuela te Londen.
Kapitein-ter-Zee Antonio PICARDI, Hoofd van de Afdeling Technische Dienst en Inspectie van de Scheepvaart, Ministerie van Verbindingen.

Kapitein-ter-Zee Armando de PEDRAZA PEREIRA, Scheepvaart Attaché, Ambassade van Venezuela, Londen.

De Federale Volksrepubliek Zuidslavië

De heer Ljubiša VESELINOVIĆ, Adjunct-Secretaris van de Federale Raad voor Verkeer en Verbindingen,

die, nadat zij hun in goede en behoorlijke vorm bevonden vol-machten hebben overgelegd, zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I

(a) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag, alsmede aan de Voorschriften welke daaraan zijn gehecht en welke geacht worden een integrerend deel te vormen van dit Verdrag.

Elke verwijzing naar dit Verdrag houdt tezelfder tijd een verwijzing naar die Voorschriften in.

(b) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich, alle wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, welke nodig zijn voor de volledige tenuitvoerlegging van dit Verdrag teneinde te verzekeren dat, uit een oogpunt van de beveiliging van mensenlevens, een schip geschikt is voor de dienst waarvoor het is bestemd.

Artikel II

De schepen waarop dit Verdrag van toepassing is zijn schepen, geregistreerd in landen waarvan de Regeringen Verdragsluitende Regeringen zijn, benevens schepen, geregistreerd in gebieden tot welke dit Verdrag ingevolge het bepaalde in artikel XIII is uitgebreid.

Artikel III

Wetten, Voorschriften

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich aan de Inter-gouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen de Organisatie) toe te zenden en aldaar te deponeren:

(a) een lijst van niet-gouvernementele organisaties die gemachtigd zijn namens hen te handelen bij de toepassing van maatregelen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee, teneinde deze lijst mede te delen aan de Verdragsluitende Regeringen die haar ter kennis brengen van hun ambtenaren;

(b) de tekst van alle terzake van de verschillende onderwerpen binnen de werkingssfeer van dit Verdrag uit te vaardigen wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften;

(c) een voldoende aantal exemplaren van hun certificaten, welke overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag worden uitgereikt, teneinde deze toe te zenden aan de Verdragsluitende Regeringen die ze ter kennis brengen van hun ambtenaren.

Artikel IV

Gevallen van overmacht

(a) Een schip dat bij de aanvang van een reis niet onderworpen is aan de bepalingen van dit Verdrag, zal dit ook niet worden tengevolge van een afwijking van zijn voorgenomen route, welke is te wijten aan slecht weer of enige andere vorm van overmacht.

(b) Personen die aan boord zijn door overmacht of tengevolge van de verplichting van de kapitein schipbreukelingen of andere personen te vervoeren, mogen niet in aanmerking worden genomen bij de vraag of een schip wel voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel V

Vervoer van personen in geval van nood

(a) Teneinde de evacuatie van personen wier leven gevaar loopt uit enig gebied te kunnen verzekeren, kan een Verdragsluitende Regering toestaan, een groter aantal personen met haar schepen te vervoeren dan volgens dit Verdrag anders is toegelaten.

(b) Een dergelijke toestemming ontnemt de andere Verdragsluitende Regeringen niet het haar overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag toekomende recht van controle op zulke schepen, wanneer die schepen in hun havens komen.

(c) De Verdragsluitende Regering die een dergelijke toestemming geeft, moet hiervan kennisgeven aan de Organisatie onder vermelding van de omstandigheden.

Artikel VI

Schorsing in geval van oorlog

(a) In geval van oorlog of andere vijandelijkheden mag een Verdragsluitende Regering die meent dat zij hetzij als oorlogvoerende hetzij als neutrale Regering daarbij betrokken is, de uitvoering van alle hieraan gehechte Voorschriften, of een gedeelte daarvan, schorsen.

De Regering die tot schorsing is overgegaan moet terstond de Organisatie van elke zodanige schorsing in kennis stellen.

(b) Een dergelijke schorsing ontnemt de overige Verdragsluitende Regeringen niet het overeenkomstig dit Verdrag bestaande recht van controle op de schepen van de schorsende Regering, wanneer deze in hun havens zijn.

(c) De Regering die tot schorsing is overgegaan, mag deze schorsing te allen tijde opheffen en moet de Organisatie daarvan terstond in kennis stellen.

(d) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen van elke schorsing of opheffing daarvan, als bedoeld in dit artikel, in kennis stellen.

Artikel VII

Eerder gesloten Verdragen en Overeenkomsten

(a) Dit Verdrag vervangt en beëindigt voor de Verdragsluitende Regeringen het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, ondertekend te Londen op 10 juni 1948.

(b) Alle andere verdragen, overeenkomsten en regelingen, betrekking hebbende op de beveiliging van mensenlevens op zee of op aanverwante aangelegenheden welke thans van kracht zijn tussen Regeringen die partij zijn bij dit Verdrag, zullen gedurende de hiervoor vastgestelde tijd volledig van kracht blijven voorzover het betreft:

(i) schepen waarop dit Verdrag niet van toepassing is;

(ii) schepen waarop dit Verdrag van toepassing is, ten aanzien van aangelegenheden, waarin niet uitdrukkelijk is voorzien in dit Verdrag.

(c) Echter zullen de bepalingen van dit Verdrag prevaleren, in geval eerdergenoemde verdragen, overeenkomsten of regelingen niet overeenstemmen met de bepalingen van dit Verdrag.

(d) Alle aangelegenheden welke niet uitdrukkelijk zijn geregeld in dit Verdrag, blijven onderworpen aan de wetgeving van de Verdragsluitende Regeringen.

Artikel VIII

Bijzondere regelingen bij overeenkomst getroffen

Wanneer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag tussen alle of sommige van de Verdragsluitende Regeringen bij overeenkomst bijzondere regelingen worden getroffen, moeten deze regelingen aan de Organisatie worden medegedeeld, teneinde deze ter kennis te brengen van alle Verdragsluitende Regeringen.

Artikel IX

Wijzigingen

(a) (i) Dit Verdrag kan met algemene instemming van de Verdragsluitende Regeringen worden gewijzigd.

(ii) Op verzoek van een Verdragsluitende Regering moet een voorgestelde wijziging door de Organisatie aan alle Verdragsluitende Regeringen worden medegedeeld, ter overweging en aanvaarding op de wijze als in dit lid bedoeld.

(b) (i) Een wijziging van dit Verdrag mag te allen tijde aan de Organisatie worden voorgesteld door een Verdragsluitende Regering en indien een dergelijk voorstel tot wijziging, op aanbeveling van een twee-derde meerderheid van de Maritieme Veiligheidscommissie der Organisatie (hierna te noemen de Maritieme Veiligheidscommissie), wordt aanvaard door een twee-derde meerderheid van de Algemene Vergadering der Organisatie (hierna te noemen de Algemene Vergadering), moet dit door de Organisatie ter kennis worden gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen, ter fine van aanvaarding.

(ii) Elke aanbeveling van de Maritieme Veiligheidscommissie als bovenbedoeld moet door de Organisatie ten minste zes maanden vóórdat zij door de Algemene Vergadering behandeld zal worden, ter kennis gebracht worden van alle Verdragsluitende Regeringen.

(c) (i) Een conferentie van Regeringen ter beoordeling van wijzigingen welke door een Verdragsluitende Regering in dit Verdrag

worden voorgesteld, moet te allen tijde door de Organisatie bijeen-geroepen worden op verzoek van een derde van het aantal Verdrag-sluitende Regeringen.

(ii) Elke wijziging welke door deze conferentie met een twee-derde meerderheid van de Verdragsluitende Regeringen wordt aan-genomen moet door de Organisatie ter kennis worden gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen teneinde de aanvaarding daarvan te verkrijgen.

(d) Elke wijziging welke, teneinde te worden aanvaard overeen-komstig de leden (b) en (c) van dit artikel, ter kennis van de Ver-dragsluitende Regeringen is gebracht, treedt voor alle Verdragsluiten-de Regeringen in werking twaalf maanden na de datum waarop bedoelde wijziging wordt aanvaard door twee-derden van het aantal Verdragsluitende Regeringen, waaronder begrepen twee-derde van het aantal Regeringen dat vertegenwoordigd is in de Maritieme Veilig-heidscommissie, behalve de Regeringen die, voordat de wijziging van kracht wordt, verklaren dat zij haar niet aanvaarden.

(e) Op het ogenblik dat een wijziging wordt aanvaard, kan de Algemene Vergadering met een twee-derde meerderheid van stem-men, waaronder begrepen twee-derde van het aantal Regeringen dat vertegenwoordigd is in de Maritieme Veiligheidscommissie, en be-houdens de instemming van twee-derde van het aantal Verdrag-sluitende Regeringen, of een conferentie — bijeengeroepen volgens lid (c) van dit artikel — met een twee-derde meerderheid van stemmen besluiten, dat deze wijziging zo belangrijk is, dat een Verdragsluitende Regering die een verklaring als bedoeld in lid (d) van dit artikel aflegt en de wijziging niet aanvaardt binnen een periode van 12 maanden nadat die wijziging van kracht is geworden, aan het eind van genoemde periode ophoudt partij te zijn bij dit Verdrag.

(f) Een overeenkomstig dit artikel tot stand gekomen wijziging van dit Verdrag, welke betrekking heeft op de constructie van een schip, is alleen van toepassing op schepen waarvan de kiel wordt gelegd na de datum waarop de wijziging in werking treedt.

(g) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stellen van alle wijzigingen welke van kracht worden inge-volge het bepaalde in dit artikel, alsmede van de datum waarop zij in werking treden.

(h) Indien een wijziging wordt aanvaard of een verklaring, als bedoeld in dit artikel, wordt afgelegd, moet de Organisatie hiervan schriftelijk in kennis worden gesteld, waarna deze alle Verdrag-sluitende Regeringen van de ontvangst van de aanvaarding of de verklaring mededeling moet doen.

Artikel X

Ondertekening en aanvaarding

(a) Dit Verdrag blijft open voor ondertekening gedurende een maand na datum van het Verdrag en blijft daarna open voor aanvaarding. Regeringen van Staten kunnen partij bij het Verdrag worden door:

- (i) ondertekening zonder voorbehoud van aanvaarding;
- (ii) ondertekening onder voorbehoud van aanvaarding, gevolgd door aanvaarding, of
- (iii) aanvaarding.

(b) Aanvaarding geschiedt door het nederleggen van een akte van aanvaarding bij de Organisatie, die alle Regeringen welke het Verdrag reeds hebben aanvaard, kennis zal geven van elke ontvangen aanvaarding en van de datum van ontvangst.

Artikel XI

Inwerkingtreding

(a) Dit Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien aanvaardingën, waarbij zeven van landen, in elk waarvan niet minder dan één miljoen bruto register-ton scheepsruimte is geregistreerd, zijn nedergelegd overeenkomstig artikel X.

De Organisatie moet alle Regeringen die dit Verdrag hebben ondertekend of aanvaard, op de hoogte stellen van de datum waarop het in werking treedt.

(b) Aanvaardingën welke worden nedergelegd na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt, worden van kracht drie maanden na de datum waarop zij zijn nedergelegd.

Artikel XII

Opzegging

(a) Een Verdragsluitende Regering mag dit Verdrag na verloop van vijf jaren na de datum waarop het Verdrag voor die Regering in werking is getreden te allen tijde opzeggen.

(b) Opzegging dient te geschieden door een schriftelijke mededeling aan de Organisatie, welke alle andere Verdragsluitende Regeringen in kennis moet stellen van iedere opzegging en van de datum van ontvangst daarvan.

(c) Een opzegging wordt van kracht één jaar nadat de kennisgeving door de Organisatie is ontvangen dan wel op een zodanig later tijdstip als in de kennisgeving is vermeld.

Artikel XIII

Afhankelijke Gebieden

(a) (i) De Verenigde Naties, in gevallen waarin zij het besturend lichaam voor een gebied zijn, of een Verdragsluitende Regering die verantwoordelijk is voor de buitenlandse betrekkingen van een gebied, dienen zo spoedig mogelijk overleg te plegen met zulk een gebied teneinde te trachten dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing te doen zijn en mogen de Organisatie te allen tijde schriftelijk meedelen, dat dit Verdrag ook op dat gebied van toepassing zal zijn.

(ii) Van de datum van ontvangst van de kennisgeving af, of van zodanige andere datum af als in de kennisgeving mocht zijn vermeld, zal dit Verdrag ook van toepassing zijn op het daarin genoemde gebied.

(b) (i) De Verenigde Naties of een Verdragsluitende Regering door wie een verklaring als bedoeld in lid (a) van dit artikel is afgelegd, mogen te allen tijde, mits vijf jaren zijn verstreken sinds de datum waarop het Verdrag op een bepaald gebied van toepassing is verklaard, schriftelijk ter kennis van de Organisatie brengen dat dit Verdrag zal ophouden op dit gebied van toepassing te zijn.

(ii) Dit Verdrag zal ophouden op een aldus vermeld gebied van toepassing te zijn één jaar nadat bedoelde kennisgeving door de Organisatie is ontvangen, dan wel op een zodanig later tijdstip als in de kennisgeving is vermeld.

(c) De Organisatie moet alle Verdragsluitende Regeringen in kennis stellen van de in lid (a) van dit artikel bedoelde toepasselijk-verklaring van dit Verdrag op een bepaald gebied en van de intrekking van een dergelijke toepasselijkverklaring ingevolge het bepaalde in lid (b), waarbij in elk geval tevens moet worden medegedeeld op welke datum de toepasselijkverklaring van dit Verdrag van kracht wordt of niet langer van kracht zal zijn.

Artikel XIV

Registratie

(a) Dit Verdrag zal worden nedergelegd in het archief van de Organisatie en de Secretaris-Generaal van de Organisatie zal voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezenden aan alle Regeringen die dit Verdrag hebben ondertekend en aan alle andere Regeringen die het aanvaarden.

(b) Zodra dit Verdrag in werking treedt, moet het door de Organisatie worden geregistreerd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, de 17e juni 1960, in een enkel exemplaar, in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek.

De oorspronkelijke teksten zullen worden nedergelegd bij de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie, tezamen met de vertalingen in de Russische en Spaanse taal.

(Zie voor de ondertekeningen Trb. 1961, 84, bladz. 24 t/m 30.

De vertaling van de bij de ondertekening voor Bulgarije, Hongarije en de Sowjet-Unie afgelegde verklaringen luidt mutatis mutandis:

„De Regering van de Volksrepubliek Bulgarije, opmerkende dat het opnemen in het Verdrag van de bepalingen in lid (b) van Voorschrift 7 en in Voorschrift 11 van Hoofdstuk VIII in het gedeelte betreffende de procedure voor het toelaten van reactorschepen in buitenlandse havens niet noodzakelijk is, de exploitatie van reactorschepen kan belemmeren en nadelig kan zijn voor de bouw van zodanige schepen, acht zich niet gebonden door bovengenoemde bepalingen van het Verdrag”)

HOOFDSTUK I — ALGEMENE VOORZIENINGEN

DEEL A — TOEPASSING, BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN, ENZ.

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

(a) Deze voorschriften zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, slechts van toepassing op schepen die internationale reizen maken.

(b) De soorten van schepen waarop ieder hoofdstuk van toepassing is, zijn nader aangeduid, en de mate van toepassing wordt in ieder hoofdstuk omschreven.

Voorschrift 2

Omschrijvingen

Bij toepassing van deze voorschriften gelden, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, de volgende omschrijvingen:

(a) „Voorschriften” zijn de voorschriften als bedoeld in artikel I (a) van dit Verdrag.

(b) „Administratie” betekent de Regering van het land waar het schip is geregistreerd.

(c) „Goedgekeurd” betekent goedgekeurd door de Administratie.

(d) „Internationale reis” betekent een reis van een land waarop dit Verdrag van toepassing is, naar een haven buiten dit land, of omgekeerd, en met het oog hierop wordt elk gebied voor welks buitenlandse betrekkingen een Verdragsluitende Regering verantwoordelijk is of waarvoor de Verenigde Naties het besturend lichaam zijn, beschouwd als een afzonderlijk land.

(e) Een passagier is iedere persoon aan boord, behalve:

(i) de kapitein en de leden van de bemanning of andere personen die, in welke hoedanigheid dan ook, in dienst of te werk gesteld zijn aan boord van een schip ten behoeve van dat schip; en

(ii) een kind beneden de leeftijd van één jaar.

(f) Een passagiersschip is een schip dat meer dan 12 passagiers vervoert.

(g) Een vrachtschip is elk schip dat geen passagiersschip is.

(h) Een tankschip is een vrachtschip dat is gebouwd of geschikt gemaakt voor het vervoer van vloeibare lading van ontvlambare aard in bulk.

(i) Een vissersvaartuig is een vaartuig dat gebezigd wordt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee.

(j) Een reactorschip is een schip dat is voorzien van een kern-reactor-installatie.

(k) „Nieuw schip” betekent een schip waarvan de kiel is gelegd op of na de datum waarop dit Verdrag in werking treedt.

(l) „Bestaand schip” betekent een schip dat geen nieuw schip is.

(m) Een zeemijl is 1852 meter of 6080 voet.

Voorschrift 3

Uitzonderingen

(a) Deze Voorschriften zijn, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, niet van toepassing op:

(i) Oorlogsschepen en troepentransportschepen.

(ii) Vrachtschepen met een brutoinhoud van minder dan 500 ton.

(iii) Schepen zonder mechanische voortstuwingsmiddelen.

(iv) Houten schepen van primitieve bouw, zoals b.v. dhows, jonken, enz.

(v) Pleziervaartuigen welke niet worden gebezigd voor handelsdoeleinden.

(vi) Vissersvaartuigen.

(b) Behoudens het uitdrukkelijk bepaalde in Hoofdstuk V, zijn de bepalingen van deze Voorschriften niet van toepassing op schepen die uitsluitend de Grote Meren van Noord-Amerika en de St. Laurens Rivier bevaren, niet verder oostelijk dan tot de rechte lijn, getrokken van Kaap des Rosiers tot West Point van het eiland Anticosti en aan de Noordzijde van het eiland Anticosti tot de 63e meridiaan.

Voorschrift 4

Vrijstellingen

Een schip dat onder normale omstandigheden niet wordt gebruikt voor internationale reizen, maar in bijzondere omstandigheden een enkele internationale reis onderneemt, kan door de Administratie worden vrijgesteld van elke eis in deze Voorschriften, mits dit schip voldoet aan veiligheidsvoorschriften welke, naar het oordeel van de Administratie, voldoende zijn voor de reis welke het gaat ondernemen.

Voorschrift 5

Gelijkwaardige voorzieningen

(a) Waar in deze Voorschriften wordt geëist dat een bepaald onderdeel, materiaal, instrument of toestel of een bepaald type daarvan in een schip moet worden aangebracht of medegevoerd, of dat een bijzondere voorziening moet worden getroffen, mag de Admi-

nistratie het aanbrengen of medevoeren van ieder ander onderdeel, materiaal, instrument of toestel of type daarvan of het treffen van iedere andere voorziening op het schip toestaan, mits de Administratie zich door beproeving of anderszins ervan heeft overtuigd, dat zulk een onderdeel, materiaal, instrument of toestel of type daarvan, of de voorziening ten minste even doelmatig is als die welke in deze Voorschriften worden geëist.

(b) Een Administratie die op deze wijze een ander onderdeel, materiaal, instrument of toestel of type daarvan, of een andere voorziening ter vervanging, toestaat moet aan de Organisatie de bijzonderheden daarvan alsmede een rapport over de genomen proeven doen toekomen en de Organisatie zal deze bijzonderheden aan de andere Verdragssluitende Regeringen toezenden ter inlichting van hun ambtenaren.

DEEL B — ONDERZOEKEN EN CERTIFICATEN

Voorschrift 6

Inspectie en Onderzoek

De inspectie en het onderzoek van schepen moet, voorzover het de toepassing van de bepalingen van deze Voorschriften en het verlenen van vrijstellingen daarvan betreft, worden uitgevoerd door ambtenaren van het land waar het schip is geregistreerd, met dien verstande dat de Regering van elk land de inspectie en het onderzoek mag toevertrouwen hetzij aan experts die voor dat doel zijn benoemd, hetzij aan door haar erkende organisaties. In elk geval garandeert de betrokken Regering de volledigheid en doeltreffendheid van de inspectie en het onderzoek.

Voorschrift 7

Eerste en volgende onderzoeken van passagiersschepen

(a) Een passagiersschip moet de hieronder volgende onderzoeken ondergaan.

- (i) Een onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld.
- (ii) Een periodiek onderzoek éénmaal per 12 maanden.
- (iii) Aanvullende onderzoeken, indien daartoe aanleiding bestaat.

(b) De hierboven genoemde onderzoeken moeten als volgt worden uitgevoerd:

(i) *Het onderzoek voordat het schip in dienst wordt gesteld* moet een volledige inspectie omvatten van de constructie, machine-installatie en uitrusting, met inbegrip van het vlak van het schip aan de buitenzijde en het in- en uitwendige van de ketels.

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, elektri-

sche installaties, radio-installaties, radiotelegrafie-installaties in motorreddingboten, draagbare radiotoestellen voor reddingboten en -vloten, reddingmiddelen, brandontdekkings- en brandblusmiddelen, loodsladders en andere uitrusting, ten volle voldoen aan de eisen van dit Verdrag en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen welke op grond daarvan door de Administratie zijn uitgevaardigd voor schepen in de dienst, waarvoor het te onderzoeken schip is bestemd.

Het onderzoek moet ook zodanig zijn, dat het zeker is dat de technische uitvoering van alle delen van het schip en zijn uitrusting in alle opzichten bevredigend is en dat het schip is voorzien van de lichten, middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen zoals vereist volgens de Voorschriften van dit Verdrag en de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

(ii) *Het periodieke onderzoek* moet een inspectie omvatten van de constructie, ketels en andere drukvaten, machine-installatie en uitrusting, met inbegrip van het vlak van het schip aan de buitenzijde.

Het onderzoek moet zodanig zijn dat het zeker is dat het schip, wat betreft de constructie, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen, elektrische installaties, radioinstallaties, radiotelegrafie-installaties in motorreddingboten, draagbare radiotoestellen voor reddingboten en -vloten, reddingmiddelen, brandontdekkings- en brandblusmiddelen, loodsladders en andere uitrusting, in een bevredigende toestand verkeert en geschikt is voor de dienst waarvoor het is bestemd en dat het voldoet aan de eisen van dit Verdrag en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen welke op grond daarvan door de Administratie zijn uitgevaardigd. De lichten en middelen voor het geven van geluidsseinen en noodseinen welke aan boord zijn, moeten eveneens bij bovengenoemd onderzoek worden onderzocht teneinde te verzekeren dat zij voldoen aan de voorwaarden van dit Verdrag en van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

(iii) *Een algeheel of gedeeltelijk onderzoek* moet, al naar gelang de omstandigheden, worden gehouden telkens wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan of een onvolkomenheid is ontdekt, welke de veiligheid van het schip of de doeltreffendheid of volledigheid van de reddingmiddelen of ander uitrusting aantast, of wanneer belangrijke herstellingen of vernieuwingen worden uitgevoerd. Het onderzoek moet zodanig zijn, dat het zeker is dat de noodzakelijke herstellingen of vernieuwingen deugdelijk zijn uitgevoerd, dat het materiaal en de uitvoering van zulke reparaties of vernieuwingen in alle opzichten bevredigend zijn en dat het schip in alle opzichten voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag, aan de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen welke op grond daarvan door de Administratie zijn uitgevaardigd.

(c) (i) De wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen, als bedoeld onder (b) van dit voorschrift, moeten in alle opzichten zodanig zijn dat het zeker is, dat, uit een oogpunt van de beveiliging van mensenlevens, het schip geschikt is voor de dienst waarvoor het is bestemd.

(ii) Zij moeten onder meer de voorwaarden bevatten, welke in acht moeten worden genomen bij de eerste en volgende hydraulische of andere aanvaardbare gelijkwaardige beproevingen, waaraan de hoofd- en hulpketels, verbindingen, stoomleidingen, hogedrukpaten en brandstoftanks voor verbrandingsmotoren onderworpen moeten worden, zomede de beproevingsmethoden welke moeten worden gevolgd en de tussenpozen tussen twee opeenvolgende beproevingen aangeven.

Voorschrift 8

Onderzoek van reddingmiddelen en andere uitrusting van vrachtschepen

De reddingmiddelen, met uitzondering van de radiotelegrafie-installatie in een motorreddingboot of een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten, en de brandblusmiddelen aan boord van vrachtschepen, waarop de Hoofdstukken II en III van deze Voorschriften van toepassing zijn, moeten onderworpen worden aan eerste en volgende onderzoeken als voorzien voor passagiersschepen in Voorschrift 7 van dit Hoofdstuk, met dien verstande dat onder (a) (ii) van dat Voorschrift in plaats van 12 maanden 24 maanden moet worden gelezen.

De brandbestrijdingsplannen aan boord van nieuwe schepen en de loodsladders, lichten en middelen om geluidsseinen te geven, welke aan boord van nieuwe en bestaande schepen zijn, moeten ook aan de onderzoeken worden onderworpen, teneinde te verzekeren dat zij geheel voldoen aan de eisen van dit Verdrag en van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, voorzover deze toepasselijk zijn.

Voorschrift 9

Onderzoek van radioinstallaties op vrachtschepen

De radioinstallaties aan boord van vrachtschepen, waarop Hoofdstuk IV van deze Voorschriften van toepassing is, en de radiotelegrafie-installaties in motorreddingboten of draagbare radiotoestellen voor reddingboten en -vloten, welke overeenkomstig de Voorschriften van Hoofdstuk III aan boord zijn, moeten worden onderworpen aan eerste en volgende onderzoeken, als bepaald voor passagiersschepen in Voorschrift 7 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 10*Onderzoek van romp, machines en uitrusting van vrachtschepen*

De romp, machines en uitrusting van een vrachtschip (behalve die onderdelen van de uitrusting ten aanzien waarvan Uitrustingscertificaten voor Vrachtschepen, Radiotelegrafie Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen of Radiotelefonie Veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen worden afgegeven) moeten bij voltooiing en daarna aan een onderzoek worden onderworpen op zodanige wijze en op zodanige tijdstippen als door de Administratie noodzakelijk wordt geacht, ten einde te verzekeren dat de toestand waarin zij verkeren in alle opzichten bevredigend is. Het 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 en andere uitrusting ten volle voldoen voor de dienst waarvoor het schip is bestemd.

Voorschrift 11*Handhaving van de toestand na onderzoek*

Nadat een onderzoek van het schip krachtens de Voorschriften 7, 8, 9 of 10 is voltooid, mag zonder toestemming van de Administratie geen verandering worden aangebracht in de constructie, de machine-installaties, de uitrusting e.d. welke door dit onderzoek zijn gedekt.

Voorschrift 12*Afgifte van Certificaten*

(a) (i) Een certificaat, Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen genaamd, wordt, nadat een inspectie en onderzoek hebben plaats gevonden, afgegeven ten behoeve van een passagiersschip dat voldoet aan de eisen van de Hoofdstukken II, III en IV en aan alle andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.

(ii) Een certificaat, Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen genaamd, wordt, nadat een onderzoek heeft plaats gevonden, afgegeven ten behoeve van een vrachtschip dat voldoet aan de eisen voor het onderzoek van vrachtschepen, vermeld in Voorschrift 10 van dit Hoofdstuk, en aan de van toepassing zijnde eisen van Hoofdstuk II, behalve die betreffende brandblusmiddelen en brandwerings- en bestrijdingsplannen.

(iii) Een certificaat, Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen genaamd, wordt na inspectie afgegeven ten behoeve van een vrachtschip dat voldoet aan de desbetreffende eisen van de Hoofdstukken II en III en aan alle andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.

(iv) Een certificaat, Radiotelegrafie veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen genaamd, wordt na inspectie afgegeven ten behoeve van een vrachtschip, dat is uitgerust met een radiotelegrafie-installatie, en dat voldoet aan de eisen van Hoofdstuk IV en aan alle andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.

(v) Een certificaat, Radiotelefonie veiligheidscertificaat voor Vrachtschepen genaamd, wordt na inspectie afgegeven ten behoeve van een vrachtschip, dat is uitgerust met een radiotelefonie-installatie en dat voldoet aan de eisen van Hoofdstuk IV en aan andere terzake dienende eisen van deze Voorschriften.

(vi) Wanneer een vrijstelling wordt verleend ten behoeve van een schip op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van deze Voorschriften, moet een certificaat, Certificaat van Vrijstelling genaamd, worden afgegeven naast de in dit lid voorgeschreven certificaten.

(vii) Veiligheidscertificaten voor Passagiersschepen, Veiligheidsconstructiecertificaten voor Vrachtschepen, Uitrustingscertificaten voor Vrachtschepen, Radiotelegrafie veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen, Radiotelefonie veiligheidscertificaten voor Vrachtschepen en Certificaten van Vrijstelling worden afgegeven of door de Administratie, of door een persoon of organisatie die daartoe door die Administratie is gemachtigd. In alle gevallen aanvaardt die Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat.

(b) Ongeacht enige andere bepaling van dit Verdrag, blijft een certificaat dat is afgegeven op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, dat van kracht is, wanneer dit Verdrag in werking treedt voor de Administratie die het certificaat heeft afgegeven, geldig totdat de geldigheidsduur is verstreken op grond van het bepaalde in Voorschrift 13 van Hoofdstuk I van het Verdrag 1948.

(c) Een Verdragsluitende Regering zal geen certificaten op grond van en in overeenstemming met de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948 of 1929, afgeven na de datum waarop de aanvaarding van dit Verdrag door die Regering van kracht wordt.

Voorschrift 13

Afgifte van certificaten door een andere Regering

Een Verdragsluitende Regering kan, op verzoek van de Administratie, een schip aan een onderzoek onderwerpen en dient, wanneer zij overtuigd is dat wordt voldaan aan de eisen van deze Voorschriften, certificaten af te geven ten behoeve van het schip in overeen-

stemming met deze Voorschriften. Elk op zodanige wijze afgegeven certificaat moet een verklaring bevatten, inhoudende dat het is afgegeven op verzoek van de Regering van het land waar het schip is of zal worden geregistreerd, en het zal dezelfde waarde hebben en moet op dezelfde wijze worden erkend als een certificaat dat is afgegeven op grond van Voorschrift 12 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 14

Geldigheidsduur van certificaten

(a) Certificaten, met uitzondering van Veiligheidsconstructiecertificaten voor Vrachtschepen, Uitrustingscertificaten voor Vrachtschepen en Certificaten van Vrijstelling, moeten voor een tijdsduur van niet langer dan 12 maanden worden afgegeven. Uitrustingscertificaten voor Vrachtschepen moeten voor een tijdsduur van niet langer dan 24 maanden worden afgegeven. Certificaten van Vrijstelling mogen geen langere geldigheidsduur hebben dan de tijdsduur van de certificaten waarop zij betrekking hebben.

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

(c) Indien een schip zich ten tijde van het aflopen van de geldigheidsduur van zijn certificaat niet bevindt in een haven van het land waar het is geregistreerd, mag de geldigheidsduur van het certificaat door de Administratie worden verlengd, doch een dergelijke verlenging mag slechts worden verleend om het schip in staat te stellen zijn reis naar het land waar het is geregistreerd of waar het aan een „survey” zal worden onderworpen, te voltooien en dan nog alleen in gevallen, waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

(d) Van geen enkel certificaat mag op deze wijze de geldigheidsduur voor een langere tijdsduur dan 5 maanden worden verlengd en een schip, ten behoeve waarvan een dergelijke verlenging wordt verleend, mag, nadat het in het land waar het is geregistreerd of de haven waar het aan een „survey” zal worden onderworpen, is aangekomen, niet krachtens een dergelijke verlenging die haven of dat land verlaten zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen.

(e) Een niet op grond van de voorgaande bepalingen van dit Voorschrift verlengde geldigheidsduur van een certificaat mag door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van hoogstens

één maand, aanvangende op de op het certificaat vermelde verval-datum.

Voorschrift 15

Model van certificaten

(a) Alle certificaten moeten worden opgesteld in de officiële taal of talen van het land door hetwelk zij worden afgegeven.

(b) De vorm waarin de certificaten worden opgemaakt moet overeenkomen met de modellen, zoals deze zijn opgenomen in het Aanhangsel van deze Voorschriften.

Het gedrukte gedeelte van de model-certificaten moet nauwkeurig worden overgenomen op de certificaten die worden afgegeven, of op gewaarmerkte afschriften daarvan en de bijzonderheden welke op de afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan zijn vermeld, moeten in Romeinse letters en in Arabische cijfers zijn gesteld.

Voorschrift 16

Ophangen van certificaten

Alle op grond van deze Voorschriften afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan moeten op een in het oog vallende en gemakkelijk toegankelijke plaats op het schip worden opgehangen.

Voorschrift 17

Erkenning van certificaten

Certificaten die onder gezag van een Verdragsluitende Regering zijn afgegeven, moeten door de andere Verdragsluitende Regeringen worden erkend voor alle doeleinden welke bij dit Verdrag zijn geregeld. De andere Verdragsluitende Regeringen moeten aan deze certificaten gelijke waarde toekennen als aan de certificaten die zij zelf hebben afgegeven.

Voorschrift 18

Aanhangsel bij certificaten

(a) Indien tijdens een bepaalde reis een schip minder personen aan boord heeft dan het totale aantal dat in het Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen wordt vermeld, zodat het in overeenstemming met de bepalingen van deze Voorschriften gerechtigd is om een kleiner aantal reddingboten en andere reddingmiddelen aan boord te hebben dan in het certificaat is vermeld, mag door de Regering, persoon of organisatie als bedoeld in de Voorschriften 12 of 13, een aanhangsel worden afgegeven.

(b) Dit aanhangsel moet vermelden, dat onder de gegeven omstandigheden de bepalingen van deze Voorschriften niet worden overtreden.

Het moet aan het certificaat worden gehecht en vervangt het daarin vermelde voor wat de reddingmiddelen betreft.

Het aanhangsel is slechts geldig voor de bepaalde reis waarvoor het is afgegeven.

Voorschrift 19

Controle

Elk schip dat een certificaat heeft, afgegeven op grond van Voorschrift 12 of Voorschrift 13, is in de havens van de andere Verdragsluitende Regeringen onderworpen aan controle door bevoegde ambtenaren van deze Regeringen, voor zoveel deze controle er op is gericht om zekerheid te hebben, dat er een geldig certificaat aan boord is.

Een zodanig certificaat moet worden aanvaard, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen, dat de toestand van het schip of van zijn uitrusting niet in wezen overeenstemt met de gegevens van dat certificaat. In dat geval moet de controlerende ambtenaar zodanige stappen nemen dat het zeker is, dat het schip niet zal vertrekken totdat het zonder gevaar voor passagiers of bemanning zee kan kiezen.

Ingeval genoemde controle aanleiding geeft tot tussenkomst van welke aard ook, moet de controlerende ambtenaar de Consul van het land waar het schip is geregistreerd, terstond schriftelijk op de hoogte stellen van alle omstandigheden waardoor deze tussenkomst werd geacht noodzakelijk te zijn, en moeten de feiten aan de Organisatie worden gerapporteerd.

Voorschrift 20

Privileges

Op de voorrechten van dit Verdrag mag slechts aanspraak worden gemaakt ten behoeve van een schip dat de geëigende geldige certificaten aan boord heeft.

DEEL C — ONGEVALLEN

Voorschrift 21

Ongevallen

(a) Elke Administratie neemt op zich om een onderzoek in te stellen naar elk ongeval dat haar schepen waarop de bepalingen van dit Verdrag van toepassing zijn, mocht overkomen, wanneer zij van oordeel is, dat zulk een onderzoek kan bijdragen tot het doen over-

wegen, welke wijzigingen in deze Voorschriften wenselijk zouden kunnen zijn.

(b) Elke Verdragsluitende Regering neemt op zich de Organisatie inlichtingen te verstrekken betreffende de resultaten van zulk een onderzoek.

Rapporten of aanbevelingen van de Organisatie welke gebaseerd zijn op dergelijke inlichtingen, mogen niet de identiteit of nationaliteit van de betrokken schepen onthullen of op enigerlei wijze een schip of een persoon verantwoordelijk stellen of de verantwoordelijkheid daarvan veronderstellen.

HOOFDSTUK II — CONSTRUCTIE

DEEL A — ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

(a) (i) Dit Hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op nieuwe schepen.

(ii) Voor bestaande passagiersschepen en vrachtschepen, waarvan de kiel werd gelegd op of na de datum waarop het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1948, van kracht is geworden, zal de Administratie ervoor zorg dragen dat zij voldoen aan de voorschriften die in Hoofdstuk II van dat Verdrag werden gegeven voor nieuwe schepen, zoals deze in genoemd Hoofdstuk zijn omschreven.

Voor bestaande passagiersschepen en vrachtschepen, waarvan de kiel werd gelegd vóór de datum waarop dat Verdrag van kracht is geworden, zal de Administratie zorg dragen dat zij voldoen aan de voorschriften die in Hoofdstuk II van dat Verdrag werden gegeven voor bestaande schepen, zoals deze in genoemd Hoofdstuk zijn omschreven.

Ten aanzien van die voorschriften van Hoofdstuk II van dit Verdrag welke niet zijn opgenomen in Hoofdstuk II van het Verdrag van 1948, zal de Administratie beslissen welke hiervan van toepassing zullen zijn op bestaande schepen, zoals deze volgens dit nieuwe Verdrag omschreven zijn.

(b) Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt verstaan onder:

(i) Een nieuw passagiersschip: een passagiersschip waarvan de kiel is gelegd op of na de datum waarop dit Verdrag van kracht is geworden, dan wel een vrachtschip dat verbouwd is tot passagiersschip op of na die datum.

Alle andere passagiersschepen zijn bestaande passagiersschepen.

(ii) Een nieuw vrachtschip: een vrachtschip waarvan de kiel is gelegd op of na de datum waarop dit Verdrag van kracht is geworden.

(c) De Administratie mag, indien zij van oordeel is dat de beschutte aard van en de omstandigheden waaronder de reis wordt gemaakt zodanig zijn dat de toepassing van een of meer voorschriften van dit Hoofdstuk redelijk noch noodzakelijk is, bepaalde schepen of klassen van schepen welke tot het betreffende land behoren, van de toepassing daarvan vrijstellen indien zij zich gedurende hun reis niet meer dan 20 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land verwijderen.

(d) Wanneer een passagiersschip ingevolge paragraaf (c) van Voorschrift 27 van Hoofdstuk III meer personen mag vervoeren dan

waarvoor ruimte in de reddingboten beschikbaar is, moet de waterdichte indeling voldoen aan de speciale standaard volgens paragraaf (e) van Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk II met inachtneming van de daarop betrekking hebbende speciale voorschriften voor de permeabiliteit in paragraaf (d) van Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk, tenzij de Administratie van oordeel is dat de aard en de omstandigheden van de reis het slechts voldoen aan de andere Voorschriften van dit Hoofdstuk wettigen.

(e) Wanneer de Administratie voor passagiersschepen, gebezigd op bijzondere trajecten voor het vervoer van grote aantallen passagiers waarvoor geen vaste slaappleatsen aanwezig zijn, zoals b.v. bij het pelgrimvervoer, oordeelt dat het onuitvoerbaar is deze te doen beantwoorden aan de eisen gesteld in dit Hoofdstuk, mag zij zulke schepen welke behoren tot het desbetreffende land, van de toepassing daarvan vrijstellen onder de volgende voorwaarden:

(i) Dat de constructie zo volledig mogelijk aan de hieraan gestelde eisen voldoet als in overeenstemming is te brengen met de omstandigheden van de vaart.

(ii) Dat stappen zullen worden ondernomen voor het samenstellen van algemene voorschriften, welke rekening houden met de bijzondere omstandigheden van deze vaart. Dergelijke voorschriften dienen te worden opgesteld in overeenstemming met die andere Verdragsluitende Regeringen die rechtstreeks belang hebben bij het vervoer van zulke passagiers in deze vaart.

Ongeacht de bepalingen van dit Verdrag blijven de Simla-Regelen 1931 tussen de partijen die deze Regelen ondertekend hebben, van kracht totdat de voorschriften, opgesteld krachtens subparagraaf (e) (ii) van dit Voorschrift, in werking treden.

Voorschrift 2

Omschrijvingen

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, gelden voor de toepassing van dit Hoofdstuk de volgende begripsbepalingen:

(a) (i) *Een indelingslastlijn* is een waterlijn, gebruikt bij de vaststelling van de waterdichte indeling van het schip.

(ii) *De hoogst gelegen indelingslastlijn* is de waterlijn, behorende bij de grootste diepgang welke in verband met de van toepassing zijnde indelingseisen toelaatbaar is.

(b) *De lengte van het schip* is de lengte, gemeten tussen de loodlijnen aan de einden van de hoogst gelegen indelingslastlijn.

(c) *De breedte van het schip* is de grootste breedte, gemeten op de buitenkant van de spanten, op of beneden de hoogst gelegen indelingslastlijn.

(d) De *diepgang* is de verticale afstand van de lijn van onderkant spanten tot de beschouwde indelingslastlijn, gemeten op het midden van de lengte.

(e) Het *schottendek* is het bovenste dek tot hetwelk de waterdichte dwarsschotten zijn opgetrokken.

(f) De *indompelingsgrenslijn* is een lijn, welke op ten minste 76 millimeter (of 3 inches) onder de bovenzijde van het schottendek in de zijde is getrokken.

(g) De *permeabiliteit* van een ruimte is het percentage van de inhoud van die ruimte dat door water kan worden ingenomen.

De inhoud van een ruimte welke zich uitstrekt boven de indompelingsgrenslijn, wordt slechts gemeten onder en tot het niveau van die lijn.

(h) Het *voortstuwingsgedeelte* is het gedeelte van het schip dat zich uitstrekt van de lijn van onderkant spanten tot het vlak van de indompelingsgrenslijn en in lengterichting begrensd door de uiterste waterdichte hoofddwarsschotten van de afdelingen waarin zich de hoofd- en hulpwerktuigen voor de voortstuwing bevinden met de daarvoor aanwezige ketels en alle permanente kolenruimen.

Wanneer het voortstuwingsgedeelte niet op de gebruikelijke wijze is ondergebracht, kan de Administratie de begrenzing daarvan bepalen.

(i) *Passagiersruimten* zijn de ruimten die ter beschikking zijn voor de huisvesting van en voor het gebruik door passagiers, met uitzondering van de ruimten, bestemd voor bagage, levensmiddelen en andere voorraden en de post.

Voor de toepassing van de Voorschriften 4 en 5 van dit Hoofdstuk moeten ruimten die onder de indompelingsgrenslijn voor de huisvesting van en het gebruik door de bemanning zijn ingericht, als passagiersruimten worden beschouwd.

(j) In alle gevallen moeten inhouden en oppervlakken worden berekend tot buitenkant spanten en verstijvingen.

DEEL B — WATERDICHTTE INDELING EN STABILITEIT

(Deel B is slechts van toepassing op passagiersschepen, met uitzondering van Voorschrift 19, dat behalve voor passagiersschepen ook voor vrachtschepen geldt).

Voorschrift 3

Vulbare lengte

(a) De vulbare lengte moet op elk punt van de lengte van een schip worden bepaald door een wijze van berekening, waarbij de vorm, de diepgang en andere bijzondere kenmerken van het schip in aanmerking worden genomen.

(b) Voor een schip met een doorlopend schottendek is de vulbare lengte op zeker punt het grootste deel van de lengte van het schip dat als midden het bedoelde punt heeft en kan vollopen onder de in Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk aangenomen en omschreven omstandigheden zonder dat de indompelingsgrenslijn onder water komt.

(c) (i) Voor een schip dat geen doorlopend schottendek heeft, mag de vulbare lengte op zeker punt worden bepaald tot een aangenomen doorlopende indompelingsgrenslijn, die op geen enkel punt op minder dan 76 millimeter (of 3 inches) is gelegen onder de bovenzijde van het dek in de zijde, tot hetwelk de in aanmerking komende schotten en de scheepshuid waterdicht zijn opgetrokken.

(ii) Indien een aangenomen indompelingsgrenslijn over een zekere lengte op een behoorlijke afstand is gelegen onder het dek tot hetwelk de schotten zijn opgetrokken, mag de Administratie een beperkte vrijstelling verlenen voorzover betreft de waterdichtheid van die delen van de schotten welke gelegen zijn boven de indompelingsgrenslijn, onmiddellijk onder genoemd dek.

Voorschrift 4

Permeabiliteit

(a) De in Voorschrift 3 van dit Hoofdstuk bedoelde aangenomen en omschreven omstandigheden hebben betrekking op de permeabiliteiten van de ruimten onder de indompelingsgrenslijn.

Bij de bepaling van de vulbare lengte moet een gelijke gemiddelde permeabiliteit aangenomen worden voor de gehele lengte van elk van de volgende gedeelten van het schip onder de indompelingsgrenslijn:

(i) het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk;

(ii) het gedeelte vóór het voortstuwingsgedeelte; en

(iii) het gedeelte achter het voortstuwingsgedeelte.

(b) (i) De gelijke gemiddelde permeabiliteit voor het gehele voortstuwingsgedeelte moet worden bepaald door de formule:

$$85 + 10 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

waarin:

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, welke onder de indompelingsgrenslijn binnen de begrenzing van het voortstuwingsgedeelte zijn gelegen;

c = de inhoud van de tussendeksruimten welke onder de indompelingsgrenslijn binnen de begrenzing van het voortstuwings-

gedeelte zijn gelegen en bestemd zijn voor de berging van lading, steenkolen of voorraden;

v = de totale inhoud van het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn.

(ii) Indien ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat de door rechtstreekse berekening bepaalde gemiddelde permeabiliteit kleiner is dan die welke door de formule wordt verkregen, mag de rechtstreekse berekende waarde worden gebruikt. Bij zulk een berekening moet de permeabiliteit van passagiersruimten als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, op 95 worden gesteld, die van alle ruimten bestemd voor lading, kolen en voorraden op 60, en die van dubbele bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zodanige waarde als voor elk geval door de Administratie zal worden goedgekeurd.

(c) Behalve in het in paragraaf (d) van dit Voorschrift omschreven geval moet de gelijke gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte worden bepaald door de formule:

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

waarin:

a = de inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, welke onder de indompelingsgrenslijn vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte zijn gelegen;

v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip dat onder de indompelingsgrenslijn vóór (of achter) de voortstuwingsruimte is gelegen.

(d) Voor een schip dat ingevolge paragraaf (c) van Voorschrift 27 van Hoofdstuk III meer passagiers mag vervoeren dan waarvoor ruimte in de reddingboten beschikbaar is en dat aan de bijzondere eisen gesteld in paragraaf (d) van Voorschrift 1 van dit Hoofdstuk moet voldoen, moet de gelijke gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte worden bepaald door de formule:

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

waarin:

b = de inhoud van de ruimten gelegen vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn en boven de bovenkant van de vrangen, de top van de dubbele bodem of van de piektanks, naar gelang van de constructie en die be-

stemd zijn en gebruikt worden voor lading, steenkolen of brandstofolie, voorraden, bagage en post, ankerkettingen en zoet water; en

v = de gehele inhoud van het gedeelte van het schip onder de indompelingsgrenslijn vóór (of achter) het voortstuwingsgedeelte.

Indien schepen worden gebruikt in diensten waarin de laadruimen in het algemeen niet door lading van enige omvang worden ingenomen, mag geen van deze ruimen voor de bepaling van de inhoud volgens „b” in aanmerking worden genomen.

(e) Indien de inrichting van de gedeelten vóór of achter het voortstuwingsgedeelte afwijkt van de normale, kan de Administratie toestaan of eisen, dat de gemiddelde permeabiliteit van deze gedeelten door gedetailleerde berekening wordt bepaald. Bij deze berekening moet de permeabiliteit van passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, worden gesteld op 95, die van ruimten voor machines op 85, die voor lading, steenkolen en voorraden op 60, en die van dubbele bodem-, brandstofolie- en andere tanks op zodanige waarde, als voor elk geval door de Administratie wordt goedgekeurd.

(f) Indien een tussendeksafdeling tussen twee waterdichte schotten een passagiers- of bemanningsruimte bevat, moet deze gehele tussendeksafdeling als passagiersruimte worden beschouwd, met uitzondering van die gedeelten welke volkomen door vaste stalen schotten zijn ingesloten en voor andere doeleinden zijn bestemd. Indien echter de bedoelde passagiers- of bemanningsruimte volkomen binnen vaste stalen schotten is ingesloten, moet slechts de aldus ingesloten ruimte als passagiersruimte worden beschouwd.

Voorschrift 5

Toelaatbare lengte van afdelingen

(a) De schepen moeten zo doeltreffend mogelijk in waterdichte afdelingen zijn onderverdeeld, waarbij rekening moet worden gehouden met de aard van de dienst voor welke zij bestemd zijn. De graad van onderverdeling, afhankelijk van de lengte van het schip en van de aard van de dienst, moet het hoogst zijn voor schepen met de grootste lengte, die hoofdzakelijk passagiers vervoeren.

(b) *Indelingsfactor.* De grootste toelaatbare lengte van een afdeling welke haar midden in enig punt van de lengte van het schip heeft, moet uit de vulbare lengte worden verkregen door deze te vermenigvuldigen met een bepaalde factor, welke de indelingsfactor wordt genoemd.

De indelingsfactor is afhankelijk te stellen van de lengte van het schip, en voor een bepaalde lengte van het schip van de aard van de

dienst voor welke dit schip bestemd is. Deze factor moet geleidelijk en voortdurend afnemen:

(i) bij toenemende lengte van het schip, en

(ii) van een factor A, welke van toepassing is op schepen die hoofdzakelijk vracht vervoeren tot een factor B, welke van toepassing is op schepen die hoofdzakelijk passagiers vervoeren.

Het verloop van de factoren A en B wordt uitgedrukt door de volgende formules (I) en (II), waarin L de lengte van het schip is als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk:

L in meters

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ en groter}) \dots\dots\dots (I)$$

L in voeten

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ en groter})$$

L in meters

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ en groter}) \dots\dots\dots (II)$$

L in voeten

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ en groter})$$

(c) *Criterium van Dienst.* Voor een schip van gegeven lengte moet de juiste waarde van de indelingsfactor worden bepaald door het getal dat het Criterium van Dienst aangeeft (hierna genoemd het Criteriumgetal) en dat bepaald wordt door de volgende formules (III) en (IV), waarin:

Cs = het Criteriumgetal;

L = lengte van het schip, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk;

M = de inhoud van het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, vermeerderd met de inhoud van alle vaste brandstofoliebunkers, welke zich boven de dubbele bodem en vóór of achter het voortstuwingsgedeelte bevinden;

P = de gezamenlijke inhoud van de passagiersruimten, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, gelegen onder de indompelingsgrenslijn;

V = de gehele inhoud van het schip onder de indompelingsgrenslijn;

P₁ = KN, waarin:

N = aantal passagiers dat het schip zal mogen vervoeren,
en

K de volgende waarden heeft:

	Waarde van K
Lengte in meters en inhouden in kubieke meters	0,056 L
Lengte in voeten en inhouden in kubieke voeten	0,6 L

Wanneer de waarde van KN groter is dan de som van P en de gehele inhoud van de werkelijke passagiersruimte boven de indompelingsgrenslijn, moet voor P₁ die som of de waarde van $\frac{2}{3}$ KN wor-

den genomen, welke van de twee de grootste is.

Indien P₁ groter is dan P

$$Cs = 72 \frac{M + 2 P_1}{V + P_1 - P} \dots\dots\dots (III)$$

en in andere gevallen

$$Cs = 72 \frac{M + 2 P}{V} \dots\dots\dots (IV)$$

Voor schepen welke geen doorlopend schottendeck hebben, moeten voor de bepaling van de vulbare lengten, de inhouden tot de aangenomen indompelingsgrenslijn worden genomen.

(d) *Bepalingen betreffende de waterdichte indeling van schepen, andere dan die bedoeld in paragraaf (e) van dit Voorschrift.*

(i) *De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen met een lengte van 131 meter (of 430 voet) of groter, welke een criteriumgetal van 23 of kleiner hebben, moet door middel van de factor A volgens formule (I) worden geregeld; van die welke een criteriumgetal van 123 of groter hebben, door middel van de factor B volgens formule (II); en van die welke een criteriumgetal tussen 23 en 123 hebben, door middel van de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen de factoren A en B wordt verkregen volgens de formule:*

$$F = A - \frac{(A-B)(C-23)}{100} \dots\dots\dots (V)$$

Indien echter het criteriumgetal 45 of groter is en de berekende indelingsfactor van het schip volgens formule (V) daarbij 0,65 of

kleiner, doch groter dan 0,50 is, moet de waterdichte indeling achter de voorpiek door middel van de factor 0,50 geregeld worden.

Indien de factor F kleiner is dan 0,40 en ten genoegen van de Administratie is aangetoond, dat het ten aanzien van een voortstuwingsgedeelte praktisch onuitvoerbaar is de factor F toe te passen, mag de schottenindeling van zulk een gedeelte door middel van een grotere factor worden geregeld, mits deze niet groter is dan 0,40.

(ii) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter (of 430 voet), doch niet kleiner dan 79 meter (of 260 voet), van welke het criteriumgetal een grootte heeft gelijk aan S, waarbij:

$$S = \frac{3574 - 25 L}{13} \quad (L \text{ in meters}) = \frac{9382 - 20 L}{34} \quad (L \text{ in voeten})$$

moet worden geregeld door middel van de factor één; van die welke een criteriumgetal hebben van 123 of groter door middel van de factor B volgens de formule (II); van die welke een criteriumgetal hebben tussen S en 123 door middel van de factor F, welke verkregen wordt door lineaire interpolatie tussen één en de factor B volgens de formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(Cs - S)}{123 - S} \dots\dots\dots (VI)$$

(iii) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter (of 430 voet), doch niet kleiner dan 79 meter (of 260 voet) en met een criteriumgetal dat kleiner is dan S, en van alle schepen met een lengte, kleiner dan 79 meter (of 260 voet) moet geregeld worden door de factor één, tenzij ten genoegen van de Administratie is aangetoond, dat dit voor enigerlei deel van het schip praktisch onuitvoerbaar is, in welk geval de Administratie, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, zodanige verzachting kan toestaan als gerechtvaardigd blijkt.

(iv) De bepalingen in sub-paragraaf (iii) van deze paragraaf zijn ook van toepassing op schepen van onverschillig welke lengte, die een aantal passagiers mogen vervoeren, dat groter is dan 12, doch niet groter is dan de kleinste der volgende waarden:

$$\frac{L^2}{650} \quad (\text{in meters}) = \frac{L^2}{7000} \quad (\text{in voeten}) \text{ of } 50$$

e) *Bijzondere standaard voor de waterdichte indeling van schepen welke ingevolge paragraaf (c) van Voorschrift 27 van Hoofdstuk III meer passagiers mogen vervoeren dan waarvoor ruimte in de reddingboten beschikbaar is en ingevolge paragraaf (d) van Voorschrift 1 van dit Hoofdstuk aan bijzondere eisen moeten voldoen.*

(i) (1) De waterdichte indeling achter de voorpiek van schepen welke hoofdzakelijk passagiers vervoeren, moet geregeld worden door middel van de factor 0,50 of door middel van de factor, overeenkomstig het bepaalde in de paragrafen (c) en (d) van dit Voorschrift, indien deze laatste kleiner is dan 0,50.

(2) Indien voor zulke schepen de lengte kleiner is dan 91,5 meter (of 300 voet), en ten genoegen van de Administratie is aangetoond, dat de toepassing van zulk een factor voor een afdeling in verband met de eisen van de praktijk onuitvoerbaar is, kan zij toestaan, dat de lengte van deze afdeling wordt geregeld door middel van een grotere factor, mits deze de kleinst mogelijke is welke, rekening houdende met de omstandigheden, redelijkerwijze kan worden vastgesteld.

(ii) Indien op schepen met een lengte al dan niet kleiner dan 91,5 meter (of 300 voet) de noodzaak bestaat belangrijke hoeveelheden lading te vervoeren, in verband waarmede toepassing van een factor gelijk aan of kleiner dan 0,50 voor de bepaling van de waterdichte indeling achter de voorpiek niet mogelijk is door de eisen welke het praktisch gebruik stelt, moet de standaard voor de waterdichte indeling in overeenstemming zijn met hetgeen hiernavolgend in de sub-paragrafen (1) tot (5) wordt bepaald, onder het voorbehoud dat, indien de Administratie overtuigd is dat de strikte toepassing niet in overeenstemming is te brengen met de eisen welke de praktijk stelt, zij een afwijkende plaatsing van de waterdichte schotten kan toestaan, welke geen afbreuk doet aan de algemene doeltreffendheid van de waterdichte indeling.

(1) De bepalingen van paragraaf (c) van dit Voorschrift met betrekking tot het criteriumgetal zijn van toepassing, behalve dat K in de berekening van de waarde van P_1 voor passagiers waarvoor vaste slaappleatsen aanwezig zijn, de waarde moet hebben zoals is voorgeschreven in paragraaf (c) van dit Voorschrift of van 3,55 kubieke meter (of 125 kubieke voet), welke van de twee de grootste is, en voor passagiers voor wie geen vaste slaappleatsen aanwezig zijn, de waarde van 3,55 kubieke meter (of 125 kubieke voet).

(2) De factor B in paragraaf (b) van dit Voorschrift moet vervangen worden door de factor BB, welke bepaald moet worden door middel van de volgende formule:

L in meters

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ en groter})$$

L in voeten

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ en groter})$$

(3) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte van 131 meter (of 430 voet) en groter, welke een criteriumgetal hebben van 23 of kleiner, moet worden geregeld door middel van de factor A volgens de formule (I) in paragraaf (b) van dit Voorschrift; van die welke een criteriumgetal van 123 of groter hebben door middel van de factor BB volgens de formule in sub-paragraaf (ii) (2) van deze paragraaf; en van die welke een criteriumgetal hebben tussen 23 en 123, met behulp van de factor F, welke door lineaire interpolatie tussen de factoren A en BB worden verkregen volgens de formule:

$$F = A - \frac{(A - BB)(Cs - 23)}{100}$$

onder het voorbehoud dat, indien de aldus bepaalde factor F kleiner is dan 0,50, de toe te passen factor, hetzij 0,50, hetzij gelijk moet zijn aan de berekende factor overeenkomstig de bepalingen van paragraaf (d) (i) van dit Voorschrift, welke van de twee de kleinste is.

(4) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter (of 430 voet), doch niet kleiner dan 55 meter (of 180 voet), waarvan het criteriumgetal een grootte heeft gelijk aan S_1 , waarbij

$$S_1 = \frac{3712 - 25 L}{19} \quad (L \text{ in meters}),$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4 L}{10} \quad (L \text{ in voeten}),$$

moet geregeld worden door middel van de factor één; van die welke een criteriumgetal hebben van 123 of groter door middel van de factor BB volgens de formule in sub-paragraaf (ii) (2) van deze paragraaf; van die welke een criteriumgetal hebben tussen S_1 en 123 door middel van de factor F, welke verkregen wordt door lineaire interpolatie tussen één en de factor BB volgens de formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(Cs - S_1)}{123 - S_1}$$

onder het voorbehoud dat, indien in elk van de twee laatste gevallen de aldus bepaalde factor F kleiner is dan 0,50, de waterdichte indeling geregeld mag worden door middel van een factor welke niet groter is dan 0,50.

(5) *De waterdichte indeling achter de voorpiek* van schepen met een lengte, kleiner dan 131 meter (of 430 voet), doch niet kleiner dan 55 meter (of 180 voet), met een criteriumgetal dat kleiner is dan S_1 en van alle schepen waarvan de lengte kleiner is dan 55 meter (of 180 voet), moet geregeld worden door middel van de factor één,

tenzij ten genoegen van de Administratie is aangetoond, dat dit voor bepaalde afdelingen praktisch onuitvoerbaar is, in welk geval de Administratie, nadat met alle omstandigheden rekening is gehouden, voor zulke afdelingen zodanige verzachting kan toestaan als gerechtvaardigd blijkt, onder het voorbehoud dat de lengte van de achterste afdeling, en voorzover mogelijk van die van de voorste afdelingen (tussen de voorpiek en de achterkant van de voortstuwingsruimte) de vulbare lengte niet mag overschrijden.

Voorschrift 6

Bijzondere bepalingen nopens de waterdichte indeling

(a) Wanneer in een gedeelte of in gedeelten van een schip de waterdichte schotten tot een hoger gelegen dek zijn opgetrokken dan in het overblijvende deel van het schip, mogen voor de berekening van de vulbare lengte voor elk gedeelte waar zulks het geval is, afzonderlijke indompelingsgrenslijnen worden gebruikt, mits:

(i) de huidbeplating over de gehele lengte van het schip is opgetrokken tot aan het dek waarmede de hoogst gelegen indompelingsgrenslijn correspondeert, waarbij voor de toepassing van Voorschrift 14 van dit Hoofdstuk alle openingen in de scheepshuid beneden dit dek over de gehele lengte van het schip beschouwd worden als te zijn openingen beneden de indompelingsgrenslijn; en

(ii) de lengte van elk der beide afdelingen ter plaatse waar het schottendek trapsgewijze verspringt, de toelaatbare lengte, rekening houdende met hun respectieve indompelingsgrenslijnen, niet overschrijdt en hun gezamenlijke lengte niet groter is dan tweemaal de toelaatbare lengte, gebaseerd op de laagst gelegen indompelingsgrenslijn.

(b) (i) Een afdeling mag langer zijn dan de toelaatbare lengte, zoals deze volgens de bepalingen van Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk is berekend, mits de gezamenlijke lengte van elk paar aangrenzende afdelingen waarvan de bedoelde afdeling deel uitmaakt, noch groter is dan de vulbare lengte, noch groter dan het tweevoud van de toelaatbare lengte.

(ii) Indien één van de twee aangrenzende afdelingen binnen het voortstuwingsgedeelte is gelegen en de gemiddelde permeabiliteit van het gedeelte van het schip waarin de andere afdeling is gelegen, niet gelijk is aan die van het voortstuwingsgedeelte, mag de gezamenlijke lengte van de beide afdelingen ten hoogste gelijk zijn aan de lengte, bepaald met toepassing van de gemiddelde permeabiliteit van de twee gedeelten van het schip waarin de afdelingen zijn gelegen.

(iii) Indien de beide aangrenzende afdelingen verschillende indeelingsfactoren hebben, moet de gezamenlijke lengte naar evenredigheid worden bepaald.

(c) In schepen met een lengte van 100 meter (of 330 voet) of groter moet één van de hoofddwarsschotten achter de voorpiek worden aangebracht op een afstand van de vóórloodlijn welke niet groter is dan de toelaatbare lengte.

(d) In een hoofddwarsschot mag een nis voorkomen, mits alle delen van de nis binnenwaarts zijn gelegen van vlakken welke aan beide zijden van het schip loodrecht op het vlak van de hoogst gelegen indelingslastlijn worden gedacht en welke op een afstand van de huidbeplating liggen, gelijk aan één vijfde van de scheepsbreedte, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, waarbij die afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn wordt gemeten.

Elk deel van een nis dat buiten deze begrenzing ligt, moet worden behandeld als een deel van een schot dat trapsgewijze verspringt, in overeenstemming met het bepaalde in paragraaf (e) van dit Voorschrift.

(e) Een hoofddwarsschot mag trapsgewijze verspringen mits aan één van de volgende bepalingen wordt voldaan:

(i) de gezamenlijke lengte van de beide afdelingen welke door het betreffende schot wordt gescheiden, mag noch 90 percent van de vulbare lengte, noch tweemaal de toelaatbare lengte overschrijden, behalve in schepen met een indelingsfactor welke groter is dan 0,9, waar de gezamenlijke lengte van de beide betreffende afdelingen niet groter dan de toelaatbare lengte mag zijn;

(ii) een aanvulling in de waterdichte indeling moet aanwezig zijn ter verkrijging van dezelfde mate van veiligheid als bij een vlak schot;

(ii) de lengte van de afdeling over welke het horizontale deel van het schot zich uitstrekt, mag niet groter zijn dan de toelaatbare lengte, behorende bij een indompelingsgrenslijn welke 76 millimeter (of 3 inches) beneden de aansnijding van dat horizontale deel van het schot met de scheepshuid ligt.

(f) Indien een hoofddwarsschot van een nis is voorzien, dan wel trapsgewijze verspringt, moet het, ter bepaling van de waterdichte indeling, door een denkbeeldig gelijkwaardig vlak schot worden vervangen.

(g) Indien de afstand tussen twee opvolgende hoofddwarsschotten of tussen hun gelijkwaardige vlakke schotten, dan wel de afstand tussen de dwarsvlakken, gaande door de dichtst bij elkaar zijnde vlakken van trapsgewijze verspringende schotten, minder is dan 3,05 meter (of 10 voet), vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip, of 10,67 meter (of 35 voet), indien dit kleiner is, mag slechts één dezer schotten beschouwd worden deel uit te maken van de

waterdichte indeling van het schip in overeenstemming met de bepalingen van Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk.

(h) Indien een dwarsscheepse waterdichte hoofdafdeling plaatselijk onderverdeeld is en ten genoegen van de Administratie kan worden aangetoond, dat de gehele hoofdafdeling niet verloopt bij beschadiging in de zijde welke zich uitstrekt over een lengte van 3,05 meter (of 10 voet), vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip, of 10,67 meter (of 35 voet), indien dit kleiner is, kan naar verhouding een vergroting van de anders voorgeschreven toelaatbare lengte worden toegekend. In een dergelijk geval mag het drijfvermogen dat verondersteld wordt aan de onbeschadigde zijde aanwezig te zijn, niet groter zijn dan dat aan de beschadigde zijde.

(i) Indien de voorgeschreven indelingsfactor 0,50 of kleiner is, mag de gezamenlijke lengte van twee aangrenzende afdelingen niet groter zijn dan de vulbare lengte.

Voorschrift 7

Stabiliteit van schepen in beschadigde toestand

(a) De stabiliteit in onbeschadigde toestand moet in alle voorkomende bedrijfstoestanden toereikend zijn, opdat het schip de eindtoestand kan doorstaan na het lek worden van enige hoofdafdeling waarvan vereist wordt dat de lengte binnen die van de vulbare lengte blijft.

Wanneer twee aangrenzende hoofdafdelingen zijn gescheiden door een schot dat trapsgewijze verspringt volgens de bepalingen van subparagraaf (e) (i) van Voorschrift 6 van dit Hoofdstuk, moet de stabiliteit in onbeschadigde toestand voldoende groot zijn om het hoofd te kunnen bieden aan het vollopen van deze twee aan elkaar grenzende hoofdafdelingen. Wanneer de voorgeschreven indelingsfactor gelijk aan of kleiner is dan 0,50, maar groter dan 0,33, moet de stabiliteit in onbeschadigde toestand voldoende groot zijn, opdat het schip het vollopen van elke twee aan twee aan elkaar grenzende hoofdafdelingen kan doorstaan.

Wanneer de voorgeschreven indelingsfactor gelijk aan of kleiner is dan 0,33 moet de stabiliteit in onbeschadigde toestand voldoende groot zijn, opdat het schip het vollopen van elke drie opeenvolgende hoofdafdelingen kan doorstaan.

(b) (i) Door berekeningen, in overeenstemming met de paragrafen (c), (d) en (f) van dit Voorschrift, in welke de afmetingen en bijzondere kenmerken van het schip, zomede de inrichting en de vorm van de beschadigde hoofdafdelingen in aanmerking worden genomen, moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan het bepaalde in paragraaf (a) van dit Voorschrift. Bij deze berekeningen moet worden aangenomen dat het schip in de voor de stabiliteit meest ongunstige bedrijfstoestand verkeert, welke kan voorkomen.

(ii) Wanneer voorgesteld wordt dekken, een dubbele huid of langsschotten aan te brengen van voldoende dichtheid om het overvloeien van water in ernstige mate te belemmeren, moet de invloed hiervan op de berekeningen nauwkeurig worden nagegaan.

(iii) Indien de Administratie meent dat de omvang van de stabiliteit in beschadigde toestand onvoldoende groot zou zijn, kan zij eisen dat hiernaar een onderzoek wordt ingesteld.

(c) Voor het maken van berekeningen voor lekstabiliteit moeten in het algemeen de volgende inhouds- en oppervlakte-permeabiliteiten worden aangenomen:

<i>Ruimten</i>	<i>Permeabiliteit</i>
Bestemd voor lading, kolen of voorraden ..	60
Ingenomen door verblijven	95
Ingenomen door machines	85
Bestemd voor vloeistoffen	0 of 95 *)

*) Welke van deze twee de ongunstigste invloed heeft.

Voor ruimten waarin zich ongeveer ter plaatse van de waterlijn na beschadiging geen verblijven of machines van enige omvang bevinden en voor ruimten welke in het algemeen niet door hoeveelheden lading of voorraden van enig belang zijn ingenomen, moeten hogere oppervlakte-permeabiliteiten worden aangenomen.

(d) Als omvang van de beschadiging moet worden aangenomen:

(i) *langsscheeps*: een lengte van 3,05 meter (of 10 voet), vermeerderd met 3 percent van de lengte van het schip, of een van 10,67 meter (of 35 voet), welke van de twee de kleinste is. Indien de voorgeschreven indelingsfactor gelijk is aan of kleiner is dan 0,33, moet de aangenomen lengte van de beschadiging zoveel groter worden aangenomen als nodig is opdat elke twee opeenvolgende waterdichte dwarsschotten van waterdichte hoofdafdelingen daarbij zijn betrokken;

(ii) *dwarsscheeps* (binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn): een afstand van een vijfde van de breedte van het schip, zoals deze laatste is omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk;

(iii) *verticaal*: van de lijn van onderkant spanten naar boven zonder begrenzing.

(iv) Indien op een bepaalde plaats een beschadiging van kleinere omvang dan in de sub-paragrafen (i), (ii) en (iii) wordt aangenomen een gevaarlijker toestand zou veroorzaken met betrekking tot slagzij of verlies aan metacenterhoogte, moet deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag worden gelegd.

(e) Onsymmetrisch vollopen moet zoveel mogelijk worden beperkt als in overeenstemming is te brengen met een doelmatige indeling. Indien het noodzakelijk is om grote hellingshoeken te corrigeren, moeten de middelen daartoe, indien zulks uitvoerbaar is, automatisch werken, doch wanneer bedieningsmiddelen voor overvloeinrichtingen aanwezig zijn, moeten deze in ieder geval van boven het schottendek behandeld kunnen worden. Deze overvloeinrichtingen met hun bedieningsmiddelen, evenals de maximum slagzij welke vóór het overvloeien ontstaat, moeten de goedkeuring van de Administratie kunnen wegdragen. Indien overvloeinrichtingen nodig zijn, mag de tijd welke het overvloeien in beslag neemt, niet meer zijn dan 15 minuten. Aan de kapitein van het schip moet een doelmatige gebruiksaanwijzing voor overvloeinrichtingen ter beschikking worden gesteld.

(f) Ten aanzien van de toestand waarin het schip zich bevindt na beschadiging en, bij onsymmetrisch vollopen nadat overvloeimaatregelen getroffen zijn, geldt het volgende:

(i) Bij symmetrisch vollopen moet de metacenterhoogte in de eindtoestand ten minste 0,05 meter (of 2 inches) bedragen, berekend volgens de methode van constante waterverplaatsing.

(ii) Bij onsymmetrisch vollopen mag de slagzij niet groter zijn dan zeven graden, behalve in bijzondere gevallen, waarbij de Administratie een grotere slagzij als gevolg van het onsymmetrisch moment mag toestaan doch in geen geval mag de slagzij in de eindtoestand groter zijn dan vijftien graden.

(iii) Onder geen voorwaarde mag de indompelingsgrenslijn in de eindtoestand na het vollopen onder water komen. Indien rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid, dat de indompelingsgrenslijn gedurende het vollopen tijdelijk onder komt, kan de Administratie een onderzoek naar deze mogelijkheid gelasten en zulke maatregelen voorschrijven, als zij voor de veiligheid van het schip noodzakelijk acht.

(g) Aan de kapitein van het schip moeten de gegevens ter beschikking worden gesteld, welke nodig zijn om in alle voorkomende bedrijfsomstandigheden voor een voldoende stabiliteit in onbeschadigde toestand te kunnen zorgdragen, opdat het schip de meest gevaarlijke beschadiging zal kunnen doorstaan. De kapitein van een schip, voor hetwelk in geval van beschadiging dwarsscheeps overvloeien noodzakelijk is, moet worden ingelicht omtrent de stabiliteitstoestanden waarop de slagzijberekeningen zijn gebaseerd en worden gewaarschuwd, dat, in geval van een ongunstiger beladings-toestand, bij beschadiging een overmatige slagzij zal kunnen optreden.

(h) (i) De Administratie mag geen verzachting van de eisen voor lekstabiliteit in overweging nemen, tenzij aangetoond wordt, dat de metacenterhoogte van het onbeschadigde schip in enige bedrijfs-

toestand, welke noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan die eisen, te groot is voor de voorgenomen dienst.

(ii) Verzachtingen van de eisen voor lekstabiliteit mogen slechts in uitzonderingsgevallen worden toegestaan, onder voorwaarde dat ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat de afmetingen, de inrichting en de andere bijzondere kenmerken van het schip de meest gunstige zijn, welke op praktische en redelijke gronden voor de stabiliteit na een beschadiging in deze uitzonderlijke omstandigheden kunnen worden aangenomen.

Voorschrift 8

Het innemen van waterballast

Indien het noodzakelijk is waterballast in te nemen, moeten hier-voor in het algemeen geen brandstofolietanks worden gebruikt. Schepen waarop om praktische redenen niet voorkomen kan worden dat brandstofolietanks voor ballastwater moeten worden gebruikt, moeten worden ingericht met een olieseparator-installatie, of worden voorzien van andere vervangende middelen welke door de Administratie voor het afvoeren van het met olie vermengde water kunnen worden aanvaard.

Voorschrift 9

Piekschotten, schotten welke het voortstuwingsgedeelte begrenzen, astunnels, enz.

(a) (i) Een schip moet een voorpiek- of aanvaringsschot hebben, dat tot het schottendek waterdicht opgetrokken is. Dit schot moet op een afstand, niet kleiner dan 5 percent van de lengte van het schip en niet groter dan 3,05 meter (of 10 voet), vermeerderd met 5 percent van de lengte van het schip, van de vóór-loodlijn zijn aangebracht.

(ii) Indien het schip een lange bovenbouw op het voorschip heeft, moet het voorpiekschot doorlopen tot het dek boven het schottendek en aldaar dicht zijn tegen weer en wind. Deze voortzetting van het schot behoeft niet onmiddellijk boven het er onder geplaatste schot te worden aangebracht, mits zij ten minste 5 percent van de lengte van het schip van de vóór-loodlijn is verwijderd en het gedeelte van het dek, dat de trapsgewijze verspringing vormt, dicht is tegen weer en wind.

(b) Tevens moeten een achterpiekschot zijn aangebracht en schotten welke het voortstuwingsgedeelte, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, van de vracht- en passagiersruimten vóór en achter afscheiden en waterdicht tot het schottendek zijn opgetrokken. Het achterpiekschot mag echter beneden het schotten-

dek eindigen, mits daardoor de veiligheid van het schip, wat de waterdichte indeling betreft, niet wordt verminderd.

(c) De schroefaskokers moeten steeds in waterdichte ruimten van naar verhouding niet te grote inhoud zijn ingesloten. De pakkingbus moet geplaatst zijn binnen een waterdichte astunnel of andere waterdichte ruimte, afgescheiden van de afdeling waarin de schroefaskoker is ingesloten en van zodanige inhoud, dat de indompelingsgrenslijn niet onder water komt, wanneer deze ruimte door lekkage van de pakkingbus zou vollopen.

Voorschrift 10

Dubbele bodems

(a) Er moet een dubbele bodem zijn, welke zich uitstrekt van het voorpiekschot tot het achterpiekschot, voorzover deze uitvoerbaar is in verband met de inrichting van het schip en verenigbaar met een goede uitvoering van de dienst aan boord.

(i) In schepen welker lengte 50 meter (of 165 voet) of meer bedraagt, doch minder dan 61 meter (of 200 voet), moet in ieder geval een dubbele bodem zijn aangebracht van het voortstuwingsgedeelte tot het voorpiekschot of althans tot een zo dicht mogelijk daarbij gelegen punt.

(ii) In schepen welker lengte 61 meter (of 200 voet) of meer bedraagt, doch minder dan 76 meter (of 249 voet), moet in ieder geval een dubbele bodem buiten het voortstuwingsgedeelte zijn aangebracht, welke loopt tot het voor- en tot het achterpiekschot of althans tot zo dicht mogelijk daarbij gelegen punten.

(iii) In schepen welker lengte 76 meter (of 249 voet) of meer bedraagt moet in ieder geval een dubbele bodem zijn aangebracht, welke zich uitstrekt van het voor- tot het achterpiekschot, of althans tot zo dicht mogelijk daarbij gelegen punten.

(b) Ter plaatse waar het aanbrengen van een dubbele bodem is voorgeschreven, moet de hoogte hiervan ten genoegen zijn van de Administratie en de tankdop moet in de zijden op zodanige hoogte op de huid aansluiten, dat het vlak van het schip tot de ronding van de kimmén beschermd is. Deze bescherming zal geacht worden bevredigend te zijn, indien de lijn van aansnijding van de kantplaat met de huid nergens lager ligt dan een horizontaal vlak dat gaat door het punt van aansnijding van de spantlijn op het grootspant en een dwarsscheepse diagonaal welke onder een hoek van 25 graden met de basislijn getrokken is uit het snijpunt van deze basislijn met de verticale raaklijn aan genoemde spantlijn.

(c) Kleine in de dubbele bodem aangebrachte lensputten mogen niet dieper zijn dan nodig is. De diepte van de lensput mag in geen

geval groter zijn dan de hoogte van de dubbele bodem op hart schip, verminderd met 457 millimeter (of 18 inches), noch mag de wel beneden het horizontale vlak, als bedoeld in paragraaf (b) van dit Voorschrift, reiken. In het achtergedeelte van een astunnel mag een lensput echter tot de huid doorlopen. Andere putten (bijvoorbeeld voor het opvangen van smeerolie onder de hoofdvorstuwingswerktuigen) kunnen worden toegelaten, indien de Administratie van oordeel is dat de beveiliging niet achter staat bij die welke een dubbele bodem, aangebracht in overeenstemming met dit Voorschrift, biedt.

(d) Ter plaatse van waterdichte afdelingen van niet te grote inhoud, welke uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van vloeistoffen, behoeft geen dubbele bodem te zijn aangebracht, indien de veiligheid van het schip bij een bodem- of zijbeschadiging naar het oordeel van de Administratie daardoor niet vermindert.

(e) Voor passagiersschepen op welke de bepalingen van paragraaf (d) van Voorschrift 1 van dit Hoofdstuk van toepassing zijn en welke een geregelde lijndienst onderhouden binnen de begrenzing van een korte internationale reis, als omschreven in Voorschrift 2 van Hoofdstuk III, kan de Administratie ontheffing verlenen van de eis dat een dubbele bodem aanwezig moet zijn, voorzover betreft enig deel van het schip waarvoor de waterdichte indeling is geregeld door middel van een factor welke niet groter is dan 0,50, indien zij van oordeel is dat het aanbrengen van een dubbele bodem in dat deel niet verenigbaar zou zijn met de eisen welke de algemene inrichting van het schip en een goede uitoefening van de dienst aan boord stellen.

Voorschrift 11

Het vaststellen van merken, het aantekenen van indelingslastlijnen en het plaatsen van de merken hiervan

(a) Ten einde zeker te zijn dat de vereiste graad van waterdichte indeling blijft behouden, moet een lastlijn, overeenkomende met de diepgang welke is goedgekeurd als behorende bij die waterdichte indeling, worden vastgesteld en het merk daarvoor op de zijden van het schip worden geplaatst. Indien een schip ruimten heeft, welke ingericht zijn om nu eens voor de huisvesting van passagiers, dan weer voor het vervoeren van lading te worden gebruikt, is het, indien de eigenaar zulks wenst, geoorloofd één of meer extra lastlijnen vast te stellen en merken daarvoor te plaatsen, overeenkomende met de diepgangen, behorende bij de waterdichte indeling, als door de Administratie voor de verschillende gebruikstoestanden kunnen worden goedgekeurd.

(b) De merken voor de vastgestelde indelingslastlijnen moeten op het Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen zijn aangetekend en

moeten onderscheiden zijn door de aanwijzing C₁ voor de toestand, waarbij het grootste aantal passagiers wordt vervoerd, en C₂, C₃, enz. voor de andere gebruikstoestanden van het schip.

(c) Het vrijboord dat met elk van deze lastlijnen overeenkomt, moet op dezelfde plaats en van dezelfde deklijn worden gemeten als het minimum vrijboord dat volgens het van kracht zijnde Internationale Verdrag betreffende de Uitwatering van schepen wordt bepaald.

(d) Het vrijboord dat met elke goedgekeurde indelingslastlijn overeenkomt, en de gebruikstoestand voor welke deze is goedgekeurd, moeten duidelijk op het Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen zijn vermeld.

(e) In geen geval mag een merk voor een indelingslastlijn zijn geplaatst boven de hoogst gelegen lastlijn in zout water, als met een voldoende sterkte van het schip en/of het van kracht zijnde Internationale Verdrag betreffende de Uitwatering van schepen overeenkomt.

(f) Een schip zal in geen geval zodanig geladen mogen zijn dat het uitwateringsmerk behorende bij seizoen en vaargebied, als bepaald krachtens het van kracht zijnde Internationale Verdrag betreffende de Uitwatering van schepen, is ondergedompeld, onverschillig hoe de merken van de indelingslastlijnen geplaatst zijn.

(g) Een schip zal in geen geval zodanig geladen mogen zijn, dat het in zout water dieper inzinkt dan tot de bovenkant van het merk van de indelingslastlijn hetwelk behoort bij de betreffende reis en gebruikstoestand.

Voorschrift 12

Constructie en eerste beproeving van waterdichte schotten, enz.

(a) Elk schot van de waterdichte indeling, hetzij dwars- dan wel langsscheeps, moet zodanig geconstrueerd zijn, dat het met voldoende zekerheid een waterdruk tot de grootste hoogte welke in geval van beschadiging van het schip door het water kan worden bereikt, doch ten minste tot de hoogte van de indompelingsgrenslijn, kan doorstaan. De constructie van deze schotten moet ten genoegen zijn van de Administratie.

(b) (i) Trapsgewijze sprongen en nissen in schotten moeten waterdicht zijn en zo sterk als het schot ter plaatse hiervan zou moeten zijn.

(ii) Indien spanten of balken door een waterdicht dek of schot zijn gevoerd, moet de doorvoering zonder toepassing van hout of cement waterdicht zijn uitgevoerd.

(c) Het beproeven van waterdichte hoofdafdelingen, door deze met water te vullen, is niet vereist. Indien geen beproeving door het vullen met water plaats vindt, moet de waterdichtheid door bespuiting worden aangetoond; deze bespuiting moet worden uitgevoerd in de meest gevorderde staat van afwerking van het schip, als mogelijk is. In elk geval moeten de waterdichte schotten zorgvuldig worden nagezien.

(d) De voorpiek, de dubbele bodems (met inbegrip van kokerkielen) en een dubbele huid, moeten met een waterdruk tot een hoogte als overeenkomt met die in de bepalingen van paragraaf (a) van dit Voorschrift beproefd worden.

(c) Tanks welke bestemd zijn om vloeistoffen te bevatten en deel uitmaken van de waterdichte indeling van het schip, moeten worden beproefd met een waterdruk, hetzij tot de hoogte van de bovenste indelingslastlijn, hetzij tot een hoogte, gelijk aan twee derde van de verticale afstand van bovenkant kielplaat tot de indompelingsgrenslijn, gemeten ter plaatse van deze tanks, welke van de twee de grootste is; de hoogte van de waterdruk mag echter nimmer kleiner zijn dan 0,92 meter (of 3 voet) boven de top van de tank gemeten.

(f) De beproevingen als voorgeschreven in de paragrafen (d) en (e) van dit Voorschrift hebben ten doel de waterdichtheid te verzekeren van de constructies behorende tot de waterdichte indeling en moeten niet beschouwd worden als beproevingen ter vaststelling of enige afdeling geschikt is voor het innemen van brandstofolie of voor andere bijzondere doeleinden waartoe een zwaardere beproeving kan worden geëist afhankelijk van de hoogte tot welke de vloeistof in de tank of haar aansluitingen kan stijgen.

Voorschrift 13

Openingen in waterdichte schotten

(a) Het aantal openingen in waterdichte schotten moet beperkt zijn tot het minimum dat verenigbaar is met de algemene inrichting van het schip en de goede uitoefening van de dienst aan boord; deze openingen moeten van deugdelijke middelen tot afsluiting zijn voorzien.

(b) (i) Indien pijpen, spui pijpen, elektrische kabels, enz., door waterdichte schotten zijn gevoerd, moeten voorzieningen zijn getroffen waardoor de waterdichtheid van de schotten verzekerd is.

(ii) Afsluiters en kranen welke geen deel uitmaken van een pijpleidingsstelsel, mogen aan waterdichte schotten niet voorkomen.

(iii) Lood of andere materialen van geringe bestendigheid tegen hitte mogen niet in leidingsystemen, welke door waterdichte schotten gaan, worden toegepast, indien beschadiging daarvan in geval van

brand aan de waterdichtheid van de schotten afbreuk zou kunnen doen.

(c) (i) Deuren, mangaten of toegangsopeningen mogen niet voorkomen:

(1) in het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn;

(2) in waterdichte dwarsschotten tussen een ruimte voor lading en een belendende ruimte voor lading of een permanent kolenruim of reserve-kolenruim, behalve wanneer het bepaalde in paragraaf (1) van dit Voorschrift van toepassing is.

(ii) Behalve wanneer het bepaalde in sub-paragraaf (iii) van deze paragraaf van toepassing is, mag het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn, wanneer de voorpijktank tot het bergen van vloeistoffen wordt gebruikt, slechts door een pijp doorboord zijn; de pijp moet voorzien zijn van een afsluiter met neerschroefbare klep welke boven het schottendek kan worden bewogen en in de voorpiek tegen het aanvaringsschot is bevestigd.

(iii) Indien de voorpiek is ingericht voor de berging van twee verschillende soorten vloeistoffen kan de Administratie toestaan, dat het aanvaringsschot onder de indompelingsgrenslijn door twee pijpen wordt doorboord, elk voorzien van een afsluiter op de wijze zoals in sub-paragraaf (ii) van deze paragraaf is voorgeschreven, en de Administratie overtuigd is, dat een andere oplossing, volgens welke met één pijp kan worden volstaan, op praktische gronden onmogelijk is en in verband met de onderverdeling dezelfde mate van veiligheid blijft gehandhaafd.

(d) (i) Waterdichte deuren in schotten tussen permanente kolenruimen en reserve-kolenruimen moeten steeds toegankelijk zijn, behalve de deuren in schotten tussen bunkers in tussendekken waarop het bepaalde in sub-paragraaf (ii) van paragraaf (k) van dit Voorschrift van toepassing is.

(ii) Afdoende voorzieningen door middel van schermen of anderszins moeten zijn getroffen, ten einde te verhinderen dat de kolen het sluiten van waterdichte deuren in schotten van kolenruimen beletten.

(e) In ruimten waar de hoofd- en hulpmachines voor de voortstuwing zijn opgesteld, met inbegrip van de ketels ten dienste van de voortstuwing, en alle permanente kolenruimen mag, ongeacht de deuren in schotten van kolenruimen en astunneldeuren, niet meer dan één deur in elk hoofddwarsschot voorkomen.

Indien twee of meer schroefassen aanwezig zijn moeten de tunnels door middel van een dwarsverbinding onderling toegankelijk zijn. Er mag in het voortstuwingsgedeelte slechts één deur zijn naar de tunnels wanneer twee schroefassen en slechts twee deuren wanneer meer dan twee schroefassen aanwezig zijn. Al deze deuren moeten schuifdeuren zijn en zodanig zijn aangebracht, dat de bovenkant van

de drempels zo hoog gelegen is als praktisch mogelijk is. De bewegingsinrichtingen voor handkracht, die zich boven het schottendek bevinden, moeten voorzover zulks een goede overbrenging niet belemmert, aangebracht zijn buiten de ruimten waarin de machines zijn opgesteld.

(f) (i) Waterdichte deuren moeten schuifdeuren, draaideuren of deuren van een daarmede gelijkwaardig type zijn. Stalen deuren welke slechts door middel van bouten zijn bevestigd en deuren welke door het eigen gewicht of door middel van een valgewicht gesloten moeten worden, mogen niet worden toegepast.

(ii) Schuifdeuren mogen:

hetzij uitsluitend met de hand, dan wel werktuiglijk, en tevens met de hand bewogen worden.

(iii) Waterdichte deuren welke mogen worden toegepast, kunnen als volgt in drie klassen worden ingedeeld:

Klasse 1 — draaideuren.

Klasse 2 — schuifdeuren die uitsluitend met de hand bewogen kunnen worden.

Klasse 3 — werktuiglijk bewogen schuifdeuren die tevens met de hand bewogen kunnen worden.

(iv) De middelen tot het bewegen van alle waterdichte deuren, of zij al dan niet werktuiglijk worden behandeld, moeten zodanig zijn dat de deur gesloten kan worden wanneer het schip een helling heeft van 15° over welke zijde ook.

(v) Waterdichte deuren van elke klasse moeten voorzien zijn van standaardwijzers, welke op alle plaatsen waar de deur kan worden bewogen doch niet zichtbaar is, aangeven of de deur geopend dan wel gesloten is. Indien een waterdichte deur, van welke klasse ook, niet is ingericht om van een centraal punt uit werktuiglijk gesloten te kunnen worden moet de officier van de wacht zich door middel van een mechanisch, elektrisch, telefonisch, of een ander geschikt direct communicatiemiddel, onmiddellijk met de wachtsman die verantwoordelijk is voor het sluiten van deze deur en tevoren daarvoor is aangewezen, in verbinding kunnen stellen.

(g) Draaideuren (Klasse 1) moeten zijn voorzien van snel werkende sluitmiddelen, zoals knevels, welke aan beide zijden van het schot kunnen worden bewogen.

(h) Schuifdeuren die slechts met de hand bewogen kunnen worden (Klasse 2), mogen voor horizontale of verticale beweging zijn ingericht.

De bewegingsinrichting moet zodanig zijn, dat de deur zowel ter plaatse, aan beide zijden van het schot, als op een toegankelijke plaats boven het schottendek kan worden bewogen door middel van een handwiel, of ronddraaiende kruk, of een andere goedgekeurde inrichting welke dezelfde veiligheid biedt. Vrijstelling van de be-

paling dat de deur aan beide zijden bewogen moet kunnen worden, kan gegeven worden indien daaraan niet kan worden voldaan in verband met de bestemming en de inrichting van de ruimten. De tijd waarin de deur bij rechtliggend schip door middel van de handbeweging volledig gesloten kan worden, mag niet meer dan 90 seconden bedragen.

(i) (i) Werktuiglijk bewogen schuifdeuren (Klasse 3) mogen voor horizontale of verticale beweging zijn ingericht. Indien een deur van een centraal punt uit werktuiglijk bewogen moet kunnen worden, moet de bewegingsinrichting zodanig zijn, dat de deur ook ter plaatse aan beide zijden van het schot werktuiglijk bewogen kan worden. De inrichting moet zo zijn, dat de deur automatisch weer sluit, indien zij, nadat zij van het centrale punt uit is gesloten, ter plaatse is geopend en voorts zodanig, dat ter plaatse de mogelijkheid bestaat haar gesloten te houden, zonder dat zij van het centrale punt uit geopend kan worden. Aan beide zijden van het schot moet een bedieningshefboom, verbonden aan de werktuiglijke bewegingsinrichting, aanwezig zijn, zodat personen die de deuropening passeren, deze beide hefboomen in de open stand kunnen houden, zonder dat de mogelijkheid aanwezig is dat het sluitingsmechanisme abusievelijk in werking wordt gesteld. Werktuiglijk bewogen schuifdeuren moeten zowel ter plaatse, aan beide zijden van het schot, als op een toegankelijke plaats boven het schottendeck door handkracht bewogen kunnen worden door middel van een handwiel of ronddraaiende kruk, of een andere goedgekeurde inrichting welke dezelfde veiligheid biedt. Een geluidsignaal moet waarschuwen zodra de deur begint te sluiten en blijven waarschuwen totdat zij volledig gesloten is. De tijd welke het sluiten van de deur in beslag neemt, moet voldoende zijn om de deuropening veilig te kunnen passeren.

(ii) Er moeten ten minste twee onafhankelijke krachtbronnen aanwezig zijn, die in staat zijn alle werktuiglijk beweegbare deuren te openen en te sluiten, terwijl elke afzonderlijke krachtbron alle deuren gelijktijdig moet kunnen bewegen. Op het centrale punt op de brug moet de werktuiglijke bewegingsinrichting op elk der beide krachtbronnen kunnen worden aangesloten; op dit punt moeten alle aanwijsinrichtingen zijn aangebracht, nodig om te kunnen controleren of elk der beide krachtbronnen de vereiste diensten naar behoren kan verrichten.

(iii) Indien de deuren hydraulisch worden bewogen, moet elke krachtbron een pomp zijn door middel waarvan alle deuren in niet meer dan 60 seconden gesloten kunnen worden. Bovendien moeten in het systeem hydraulische buffervaten aanwezig zijn van voldoende capaciteit om alle deuren ten minste driemaal te bewegen, d.w.z.: sluiten — openen — sluiten. De gebruikte vloeistof mag niet kunnen bevriezen bij enige temperatuur welke het schip op zijn reizen zou kunnen ondervinden.

(j) (i) Waterdichte draaideuren (Klasse 1) in passagiers- en bemanningsruimten en in dienruimten mogen slechts zijn aangebracht boven een dek waarvan de onderzijde op het laagste punt in de zijde ten minste 2,13 meter (of 7 voet) boven de hoogst gelegen indelingslastlijn ligt.

(ii) Waterdichte deuren van welke de drempels boven de hoogst gelegen lastlijn en onder de lijn als in de voorgaande sub-paragraaf is aangeduid, zijn gelegen, moeten schuifdeuren zijn en behoeven slechts door middel van handkracht bewogen te kunnen worden (Klasse 2), behalve op schepen op korte internationale reizen van welke de waterdichte indeling door een indelingsfactor van 0,50 of minder geregeld moet zijn, waar zulke deuren werktuiglijk bewogen moeten worden. Indien kokers of kanalen ten behoeve van koelruimen, en van natuurlijke of mechanische ventilatie door meer dan één waterdicht hoofdschot zijn gevoerd, moeten deuren in zulke openingen werktuiglijk bewogen worden.

(k) (i) Waterdichte deuren welke somtijds op zee geopend moeten zijn, en van welke de drempels onder de hoogst gelegen indelingslastlijn zijn gelegen, moeten schuifdeuren zijn. De volgende bepalingen zijn hierop van toepassing:

(1) Indien het aantal van zulke deuren (met uitzondering van deuren aan de ingangen van schroefastunnels) groter is dan 5, moeten al deze deuren evenals die aan de ingang van schroefastunnels en die in kanalen voor natuurlijke of mechanische ventilatie, werktuiglijk bewogen worden (Klasse 3) en moeten zij gelijktijdig van een centraal punt op de brug uit gesloten kunnen worden.

(2) Indien het aantal van zulke deuren (met uitzondering van deuren aan de ingangen van schroefastunnels) groter is dan één, maar niet groter dan vijf, en:

(a) indien het schip geen passagiersruimten onder het schottendeck heeft, mogen alle bovengenoemde deuren met de hand bewogen worden (Klasse 2);

(b) indien het schip passagiersruimten onder het schottendeck heeft, moeten alle bovengenoemde deuren werktuiglijk beweegbaar zijn (Klasse 3) en moeten zij gelijktijdig van een centraal punt op de brug uit gesloten kunnen worden.

(3) De Administratie kan op elk schip, indien slechts twee zulke deuren aanwezig zijn en deze zich bevinden in de ruimte voor machines of in de waterdichte schotten welke deze ruimte begrenzen, toestaan dat deze twee deuren slechts met de hand bewogen kunnen worden (Klasse 2).

(ii) Indien waterdichte schuifdeuren welke somtijds op zee voor het verwerken van steenkolen open moeten zijn, tussen tussendeks-kolenruimen onder het schottendeck zijn aangebracht, moeten deze

deuren werktuiglijk beweegbaar zijn. Het openen en het sluiten van deze deuren moet in een dagboek, als voorgeschreven door de Administratie worden aangetekend.

(l) (i) Indien de Administratie overtuigd is dat het aanbrengen van zulke waterdichte deuren beslist noodzakelijk is, mogen waterdichte deuren van goede constructie worden aangebracht in waterdichte schotten welke tussendeelslaadruimen van elkaar scheiden. Dergelijke deuren mogen draaideuren, roldeuren of schuifdeuren zijn, doch zij mogen niet op afstand bewogen kunnen worden. Zij moeten zijn aangebracht op het hoogste niveau dat mogelijk is en zo ver van de huidbeplating zijn verwijderd als praktisch mogelijk is; in geen geval mag één der verticale zijden van een dergelijke deur zijn gelegen op een afstand van de huidbeplating welke minder is dan een vijfde van de breedte van het schip, als omschreven in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, waarbij de afstand loodrecht op het vlak van kiel en stevens ter hoogte van de hoogst gelegen indelingslastlijn wordt gemeten.

(ii) Dergelijke deuren moeten gesloten worden vóórdat de reis begint en tijdens de vaart gesloten blijven; de tijdstippen waarop deze deuren in de haven worden geopend, en voordat het schip de haven verlaat worden gesloten, moeten in het dagboek worden vermeld. Indien een of meer van deze deuren gedurende de reis toegankelijk zijn, moeten zij zijn voorzien van een middel dat een onbevoegd openen voorkomt. Wanneer men dergelijke deuren wenst aan te brengen, moet de Administratie het aantal en de plaatsing daarvan aan een speciaal onderzoek onderwerpen.

(m) Wegneembare platen in waterdichte schotten zijn niet toegestaan, behalve in voortstuwingsruimten. Dergelijke platen moeten steeds zijn aangebracht vóórdat het schip de haven verlaat, en mogen gedurende de reis niet worden weggenomen, behalve wanneer dit dringend noodzakelijk is. Bij het opnieuw aanbrengen van platen moeten de nodige voorzorgen worden genomen, welke de waterdichtheid zullen verzekeren.

(n) Alle waterdichte deuren moeten tijdens de vaart gesloten blijven, behalve wanneer een goede uitoefening van de dienst aan boord het noodzakelijk maakt dat zij open zijn. In dit geval moeten zij steeds onmiddellijk gesloten kunnen worden.

(o) (i) Indien verkeersgangen of tunnels voor de verbinding tussen de verblijven voor de bemanning en de stookplaats, voor pijpleidingen of voor enig ander doel door waterdichte hoofddwarsschotten leiden, moeten zij waterdicht zijn en voldoen aan de bepalingen in Voorschrift 16 van dit Hoofdstuk. Indien dergelijke tunnels of verkeersgangen gedurende de reis als doorgang worden benut, moet ten minste één uiteinde waterdicht aansluiten aan een schacht, welke waterdicht is opgetrokken tot een zodanige hoogte dat de schacht boven

de indompelingsgrenslijn toegankelijk is. De toegang tot het andere einde van de verkeersgang of tunnel mag worden verkregen door middel van een waterdichte deur van de soort, als op grond van de plaats in het schip wordt vereist. Dergelijke verkeersgangen of tunnels mogen niet door het eerste achter het aanvaringsschot gelegen dwars-schot, dat deel uitmaakt van de waterdichte indeling, worden gevoerd.

(ii) Wanneer men tunnels of gangen ten behoeve van geforceerde trek door waterdichte hoofddwarsschotten wil voeren, moeten deze door de Administratie aan een speciaal onderzoek worden onderworpen.

Voorschrift 14

Openingen in de scheepshuid onder de indompelingsgrenslijn

(a) Het aantal openingen in de scheepshuid moet beperkt zijn tot het minimum, dat verenigbaar is met de algemene inrichting van het schip en de goede uitoefening van de dienst aan boord.

(b) De inrichting en de doeltreffendheid van de middelen tot sluiting van alle openingen in de scheepshuid moeten beantwoorden aan het beoogde doel, en aan de eisen welke de plaats, waar zij zijn aangebracht, stelt; zij moeten in het algemeen ten genoegen van de Administratie zijn.

(c) (i) Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort lager is gelegen dan een lijn welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte boven de hoogst gelegen indelingslastlijn, overeenkomend met $2\frac{1}{2}$ percent van de breedte van het schip, mogen in dit tussendek slechts vaste lichtranden worden aangebracht.

(ii) Alle patrijspoorten, andere dan die welke krachtens sub-paragraaf (i) van deze paragraaf vaste lichtranden moeten zijn en waarvan het laagste punt lager dan de indompelingsgrenslijn is gelegen, moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat zij niet zonder toestemming van de kapitein kunnen worden geopend.

(iii) (1) Indien in een tussendek het laagste punt van de opening van een patrijspoort, als bedoeld in sub-paragraaf (ii) van deze paragraaf, lager is gelegen dan een lijn welke evenwijdig aan het schottendek op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 1,37 meter (of $4\frac{1}{2}$ voet), vermeerderd met $2\frac{1}{2}$ percent van de breedte van het schip boven de lastlijn waarop het schip bij vertrek uit een haven ligt, moeten alle patrijspoorten in dat tussendek, vóór het schip de haven verlaat, met behulp van een sleutel waterdicht zijn afgesloten, en zij mogen niet worden geopend, vóór het schip in de volgende haven is aangekomen. Bij toepassing van deze sub-paragraaf mag, zo nodig, met de grotere diepgang in zoet water rekening worden gehouden.

(2) Het tijdstip waarop dergelijke patrijspoorten in de haven geopend, alsmede het tijdstip waarop zij, vóór het schip een haven verlaat, met een sleutel gesloten worden, moeten in een zodanig scheepsdagboek, als door de Administratie wordt voorgeschreven, worden aangetekend.

(3) Voor een schip met een of meer patrijspoorten die zo gelegen zijn, dat de bepalingen van lid (1) van deze sub-paragraaf van toepassing zouden zijn, indien het was ingezonken tot de hoogst gelegen indelingslastlijn, kan de Administratie de grootste gemiddelde diepgang aangeven, bij welke deze patrijspoorten met het laagste punt van de opening blijven boven de lijn welke evenwijdig aan het schottendeck op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 1,37 meter (of 4½ voet), vermeerderd met 2½ percent van de breedte van het schip, boven de waterlijn welke behoort bij de grootste gemiddelde diepgang en op welke diepgang het dus geoorloofd is uit een haven te vertrekken, zonder dat bedoelde poorten te voren met een sleutel waterdicht gesloten zijn en ze tijdens de reis naar de volgende haven, onder de verantwoordelijkheid van de kapitein, te openen.

In de tropische vaargebieden, zoals deze zijn omschreven in het van kracht zijnde Internationale Verdrag betreffende de Uitwatering van schepen, mag deze grootste diepgang met 0,305 meter (of 1 voet) worden vermeerderd.

(d) Deugdelijke scharnierende, binnen boord aangebrachte blinden, welke zodanig zijn ingericht, dat zij gemakkelijk en afdoende gesloten en waterdicht aangedrukt kunnen worden, moeten op alle patrijspoorten worden aangebracht, met de uitzondering, dat voor patrijspoorten welke achter een achtste van de lengte van het schip van de vóór-loodlijn zijn gelegen boven een lijn welke evenwijdig aan het schottendeck op het scheepsboord is getrokken en welke haar laagste punt heeft op een hoogte, gelijk aan 3,66 meter (of 12 voet), vermeerderd met 2,5 percent van de breedte van het schip, boven de hoogst gelegen indelingslastlijn, de blinden in verblijven voor passagiers, geen tussendekspassagiers zijnde, wegneembaar mogen zijn, tenzij in het van kracht zijnde Internationale Verdrag betreffende de Uitwatering van schepen vast aangebrachte blinden zijn voorgeschreven. Dergelijke wegneembare blinden moeten in de onmiddellijke nabijheid van de patrijspoorten voor welke zij bestemd zijn, worden geborgen.

(e) Patrijspoorten en hun blinden welke gedurende de vaart niet bereikbaar zijn, moeten, vóór het schip de haven verlaat, gesloten en geborgd zijn.

(f) (i) In ruimten welke uitsluitend voor het vervoer van lading of het bergen van kolen zijn bestemd, mogen geen patrijspoorten zijn aangebracht.

(ii) In ruimten welke afwisselend bestemd zijn voor het vervoer van lading of passagiers, mogen echter patrijspoorten zijn aangebracht, die zodanig zijn uitgevoerd, dat zij en de daarbij behorende blinden niet zonder toestemming van de kapitein geopend kunnen worden.

(iii) Indien lading in dergelijke ruimten wordt vervoerd, moeten de patrijspoorten en hun blinden met een sleutel waterdicht gesloten worden vóór de lading is ingenomen en deze waterdichte sluiting moet in het dagboek, dat daartoe door de Administratie is aangewezen, worden aangetekend.

(g) Patrijspoorten met automatische ventilatie mogen zonder bijzondere goedkeuring van de Administratie niet onder de indompelingsgrenslijn in de scheepshuid worden aangebracht.

(h) Het aantal spuigaten, sanitaire afvoerpijpen en andere soortgelijke openingen in de scheepshuid moet tot een minimum beperkt zijn, hetzij door elke uitlaatopening voor het grootst mogelijke aantal sanitaire of andere leidingen te doen dienen, hetzij op een andere afdoende wijze.

(i) (i) Alle buitenboordopeningen moeten zijn voorzien van doeltreffende en bereikbare inrichtingen, die voorkomen dat water ongewenst het schip kan binnendringen. Lood of andere niet hittebestendige materialen mogen niet tussen de huid van het schip en buitenboordsafsluiters voorkomen, of op enige andere plaats worden toegepast waar zij in geval van brand gevaar voor het binnenstromen van water kunnen veroorzaken, doordat zij zouden bezwijken.

(ii) (1) Met uitzondering van het bepaalde in sub-paragraaf (iii) van deze paragraaf moet voor elke afzonderlijke uitlaatopening in de scheepshuid van afvoerpijpen van ruimten onder de indompelingsgrenslijn hetzij een zelfsluitende terugslagklep worden toegepast, welke voorzien is van een inrichting, waardoor de klep rechtstreeks van boven het schottendek af dichtgezet kan worden, hetzij twee zelfsluitende terugslagkleppen zonder zulk een inrichting worden gebruikt, van welke de bovenste van een type is, dat normaal gesloten is en zodanig boven de hoogst gelegen indelingslastlijn is gelegen, dat zij steeds bereikbaar is om gedurende de normale dienst te worden nagezien.

(2) Indien een klep wordt aangebracht welke rechtstreeks kan worden dichtgezet moet de plaats, waar deze boven het schottendek wordt bediend, steeds toegankelijk zijn en moet een inrichting welke aanwijst of de klep open dan wel gesloten is, daar zijn aangebracht.

(iii) Hoofdin- en uitlaten en hulpin- en uitlaten voor machineinstallaties moeten zijn voorzien van gemakkelijk bereikbare kranen of afsluiters tussen de leidingen en de scheepshuid of tussen de leidingen en op de huid gebouwde stalen kasten.

(j) (i) Toegangs-, laad- en kolenpoorten welke onder de indompelingsgrenslijn zijn aangebracht, moeten van voldoende sterkte zijn. Zij moeten, vóór het schip de haven verlaat, op doeltreffende wijze waterdicht gesloten en geborgd zijn en gedurende de vaart gesloten blijven.

(ii) Het laagste punt van de opening van dergelijke poorten mag in geen geval lager zijn dan de hoogst gelegen indelingslastlijn.

(k) (i) De binnenboordopening van elke stortkoker voor as, vuil enz. moet van een doelmatig deksel zijn voorzien.

(ii) Indien de binnenboordopening onder de indompelingsgrenslijn is gelegen, moet het deksel waterdicht afsluiten en moet bovendien een terugslagklep in de koker op een gemakkelijk toegankelijke plaats boven de hoogst gelegen indelingslastlijn zijn aangebracht. Wanneer de koker niet in gebruik is, moeten zowel het deksel als de klep gesloten en geborgd zijn.

Voorschrift 15

Constructie en eerste beproeving van waterdichte deuren, patrijspoorten, enz.

(a) (i) De inrichting, de materialen en de constructie van alle waterdichte deuren, patrijspoorten, toegangs-, laad- en kolenpoorten, kleppen, pijpen, as- en vuilnisstortkokers, welke in de voorgaande voorschriften zijn vermeld, moeten ten genoegen zijn van de Administratie.

(ii) De onderkant van het raamwerk van verticaal bewegende waterdichte deuren mag geen groef vormen, waarin zich vuil zou kunnen verzamelen, dat de goede sluiting zou kunnen beletten.

(iii) Alle kranen en afsluiters voor de in- en uitlaten onder het schottendek en hun verbindingen aan de scheepshuid moeten uitgevoerd zijn in staal, brons of ander goedgekeurd smeedbaar materiaal. Gewoon gietijzer of soortgelijke materialen mogen niet worden gebruikt.

(b) Elke waterdichte deur moet met een waterdruk tot de hoogte van het schottendek worden beproefd. De proef moet worden uitgevoerd vóór het schip in dienst wordt genomen, hetzij vóór, hetzij na het aanbrengen van de deur.

Voorschrift 16

Constructie en eerste beproeving van waterdichte dekken, kokers, enz.

(a) Waterdichte dekken, kokers, tunnels, kokerkielen en luchtschachten moeten even sterk zijn als de waterdichte schotten op overeenkomstige hoogte. De middelen om ze waterdicht te maken,

en voor de sluiting van openingen daarin, moeten ten genoegen van de Administratie zijn. Waterdichte luchtschachten en kokers moeten ten minste tot het schottendek zijn opgetrokken.

(b) Na gereedkomen moeten de waterdichte dekken door bespuiten of onder water zetten op waterdichtheid beproefd worden, terwijl de waterdichte kokers, tunnels en luchtschachten door bespuiten moeten worden beproefd.

Voorschrift 17

Waterdichtheid boven de indompelingsgrenslijn

(a) De Administratie kan eisen dat alle redelijke en praktische maatregelen moeten worden getroffen, welke het binnendringen en het verspreiden van water boven het schottendek zoveel mogelijk zullen beperken. Zulke maatregelen mogen het aanbrengen van plaatselijke schotten of raamspanten zijn. Indien plaatselijke waterdichte schotten en raamspanten op het schottendek zijn aangebracht direct boven of ongeveer direct boven waterdichte schotten, behorende tot de waterdichte indeling, moeten zij waterdicht op de scheepshuid en op het schottendek aansluiten, om het verspreiden van lekwater bij slagzij van het schip te beperken. Waar het plaatselijk waterdicht schot niet onmiddellijk boven het schot daaronder is opgetrokken, moet het schottendek, gelegen tussen deze beide schotten, doeltreffend waterdicht zijn uitgevoerd.

(b) Het schottendek of een dek hierboven moet dicht zijn tegen weer en wind zodat water in normale zeegang niet naar beneden zal doordringen. Alle openingen in blootgestelde delen van dit dek moeten van hoofden zijn voorzien van voldoende hoogte en sterkte en van doelmatige middelen om deze onder alle weersomstandigheden snel tegen weer en wind af te sluiten. Waterloospoorten, open railings en/of spuipijpen moeten zijn aangebracht zodat het open dek onder alle weersomstandigheden snel van overgekomen water kan worden bevrijd.

(c) Patrijspoothen, toegangs-, laad- en kolenpoorten en andere middelen tot sluiting van openingen in het scheepsboord boven de indompelingsgrenslijn, moeten deugdelijk ontworpen en geconstrueerd zijn en voldoende sterk zijn, rekening houdend met de ruimten waarin zij zijn aangebracht en met hun plaats ten opzichte van de hoogst gelegen indelingslastlijn.

(d) Alle patrijspoothen in ruimten onder het eerste dek boven het schottendek moeten aan de binnenzijde van sterke blinden zijn voorzien, waarmee zij gemakkelijk en doeltreffend waterdicht gesloten kunnen worden.

Voorschrift 18

Lenspomp-inrichtingen op passagiersschepen

(a) Elk schip moet voorzien zijn van een doeltreffende lens-inrichting welke in staat is onder alle omstandigheden die in de praktijk na een ramp kunnen voorkomen, hetzij dat het schip recht ligt dan wel slagzij heeft, uit elke waterdichte afdeling, niet permanent bestemd zijnde voor berging van olie of water, te pompen en te lenzen. Voor dit doel zullen in het algemeen zuigpijpen naar de zijden van die afdelingen nodig zijn, met uitzondering van smalle afdelingen aan de scheepseinden, waar één zuigpijp voldoende kan zijn. In afdelingen van bijzondere vorm zullen extra zuigpijpen ge-eist kunnen worden. Maatregelen moeten worden getroffen, waardoor water in de afdeling de weg naar de zuigpijpen kan vinden. Waar met betrekking tot bepaalde afdelingen de Administratie overtuigd is, dat een lensinrichting daarin ongewenst zou zijn, kan worden toegestaan deze achterwege te laten, als door berekeningen gemaakt in overeenstemming met de principes aangegeven in paragraaf (b) van Voorschrift 7 van dit Hoofdstuk wordt aangetoond, dat de veiligheid van het schip daardoor niet wordt aangetast. Er moeten doeltreffende middelen zijn waarmee water uit koelruimen kan worden verwijderd.

(b) (i) Elk schip moet zijn uitgerust met ten minste drie op de hoofd-lensleiding aangesloten werktuiglijk gedreven lenspompen, van welke één door het hoofdwerktuig mag worden gedreven. Wanneer het criteriumgetal 30 of groter is, moet een extra onafhankelijke werktuiglijk gedreven pomp aanwezig zijn.

(ii) De voorgeschreven pompen zijn in de volgende tabel opgenomen:

Criteriumgetal	kleiner dan 30	30 en groter
Pomp gedreven door het hoofdwerktuig (mag worden vervangen door een onafhankelijk gedreven pomp)	1	1
Onafhankelijk gedreven pompen	2	3

(iii) Sanitaire, ballast- en algemene dienstpompen mogen worden aanvaard als onafhankelijk werktuiglijk gedreven lenspompen mits zij zijn voorzien van de nodige aansluitingen aan de lensleiding.

(c) Waar zulks praktisch uitvoerbaar is, moeten de werktuiglijk gedreven lenspompen worden geplaatst in afzonderlijke waterdichte afdelingen, die zodanig gelegen zijn dat zij niet gemakkelijk door eenzelfde averij vol kunnen lopen. Indien de werktuigen en ketels in twee of meer waterdichte afdelingen zijn geplaatst, moeten de pompen welke als lenspomp kunnen dienen, zoveel als praktisch mogelijk is over deze afdelingen worden verdeeld.

(d) Op schepen met een lengte gelijk aan of groter dan 91,5 meter (of 300 voet) of met een criteriumgetal van 30 of groter, moet de inrichting zodanig zijn, dat ten minste één werktuiglijk gedreven pomp beschikbaar blijft voor gebruik in alle voor de hand liggende omstandigheden waaronder een schip op zee gedeeltelijk kan vollopen. Aan deze eis zal zijn voldaan wanneer:

(i) één van de voorgeschreven pompen een noodpomp is van een type dat onder water op betrouwbare wijze werkt, en die wordt aangedreven door een zich boven het schottendek bevindende krachtbron; of

(ii) de pompen met hun krachtbronnen op een zodanige wijze verdeeld over de lengte van het schip zijn geplaatst dat in alle omstandigheden waaronder een schip moet kunnen vollopen zonder dat het ten onder gaat, ten minste één pomp in een onbeschadigde afdeling beschikbaar is.

(e) Met uitzondering van pompen welke alleen voor piek-afdelingen zijn bestemd, moet elke voorgeschreven lenspomp zo zijn ingericht, dat zij kan pompen op elke ruimte die ingevolge paragraaf (a) van dit Voorschrift gelensd moet kunnen worden.

(f) (i) Elke werktuiglijk gedreven lenspomp moet in staat zijn aan het water in de voorgeschreven hoofdleiding een snelheid te geven van niet minder dan 122 meter (of 400 voet) per minuut. Onafhankelijk werktuiglijk gedreven lenspompen welke in voortstuwingsafdelingen zijn opgesteld, moeten van rechtstreekse zuigpijpen op deze afdelingen zijn voorzien, doch niet meer dan twee dergelijke zuigpijpen zijn per afdeling vereist. Waar twee of meer dergelijke zuigpijpen aanwezig zijn, moet ten minste één ervan op bakboordzijde van de afdeling zuigen en ten minste één op stuurboordzijde. De Administratie kan voorschrijven, dat onafhankelijk werktuiglijk gedreven lenspompen opgesteld in andere afdelingen, eveneens van afzonderlijke rechtstreekse zuigpijpen worden voorzien. De rechtstreekse zuigaansluitingen moeten doelmatig zijn ingericht en de middellijn van deze leidingen in een voortstuwingsafdeling mag niet kleiner zijn dan die van de hoofdleiding.

(ii) De stookruimte aan boord van kolenstokende schepen moet behalve van de overige in dit Voorschrift geëiste zuigaansluitingen, voorzien zijn van een buigzame zuigslang van geschikte diameter en voldoende lengte, ingericht om op de zuigzijde van een onafhankelijk werktuiglijk gedreven pomp te worden aangesloten.

(g) (i) Behalve de rechtstreekse zuigaansluiting of zuigaansluitingen, voorgeschreven in paragraaf (f) van dit Voorschrift, moet in de voortstuwingsafdeling een rechtstreekse zuigpijp welke naar een voldoende laag gelegen plaats in deze afdeling is geleid en voorzien is van een afsluiter met losse klep, zijn aangesloten op de hoofd-

circulatiepomp. Op stoomschepen moet de middellijn van deze zuigpijp ten minste twee-derde van die van de zuigopening van de pomp zijn, terwijl aan boord van motorschepen deze middellijn gelijk moet zijn aan die van de zuigopening van de pomp.

(ii) Waar naar het oordeel van de Administratie de hoofdcirculatiepomp voor dit doel niet geschikt is, moet een rechtstreekse noodlenspijp, die naar een voldoende laag gelegen punt in de voortstuwingsafdeling is geleid, worden aangesloten op de grootste onafhankelijke werktuiglijk gedreven pomp die beschikbaar is; de middellijn van deze lenspijp moet gelijk zijn aan de middellijn van de zuigopening van deze pomp. De capaciteit van een op dergelijke wijze aangesloten pomp moet die van een voorgeschreven lenspomp overtreffen in een mate, ten genoegen van de Administratie.

(iii) De klepstangen van de zee-inlaat en van de rechtstreekse zuigafsluiters moeten voldoende tot boven de machinekamervloer reiken.

(iv) Wanneer als brandstof steenkolen worden of kunnen worden gebruikt en zich geen waterdicht schot tussen machine- en ketelruim bevindt, moet hetzij een rechtstreekse uitlaat naar buitenboord worden aangebracht op elke circulatiepomp welke ter voldoening aan het bepaalde in lid (i) van deze paragraaf wordt gebruikt, dan wel een omloopleiding met afsluiter aangesloten op de normale uitlaatcirculatieleiding van de pomp.

(h) (i) Alle op de pompen aangesloten pijpleidingen nodig voor het droog houden van laadruimen en ruimten van het voortstuwingsgedeelte, moeten volkomen gescheiden zijn van pijpleidingen welke gebruikt kunnen worden voor het vullen of ledigen van ruimten waarin water of olie wordt vervoerd.

(ii) Alle lenspijpen in of onder kolenruimen of brandstofolietanks of in ruimten van het voortstuwingsgedeelte, met inbegrip van ruimten waarin oliebezinktanks of brandstofoliepompen aanwezig zijn, moeten zijn vervaardigd van staal of ander goedgekeurd materiaal.

(i) De middellijn van de hoofdlensleiding moet zijn berekend volgens de hierna volgende formules, met dien verstande dat als inwendige middellijn van de hoofdlensleiding mag worden toegepast de dichtstbijzijnde standaard-pijpmiddellijn welke voor de Administratie aanvaardbaar is:

$$d = 1,68 \sqrt{L(B + D) + 25}$$

waarin d = inwendige middellijn van de hoofdlensleiding in mm.

L = lengte van het schip in meters

B = breedte van het schip in meters

D = holte naar de mal van het schip tot het schottendek in meters;

of

$$d = \sqrt{\frac{L(B + D)}{2500}} + 1$$

waarin d = inwendige middellijn van de hoofdlensleiding in inches

L = lengte van het schip in voeten

B = breedte van het schip in voeten

D = holte naar de mal van het schip tot het schottendek in voeten.

De middellijn van de nevenlensleidingen moet worden bepaald volgens voorschriften, vast te stellen door de Administratie.

(j) De inrichting van de lensleiding en van de ballastleiding moet zodanig zijn, dat het is uitgesloten dat water van buitenboord en uit waterballastruimten naar laadruimten en ruimten van het voortstuwingsgedeelte of uit de ene afdeling naar de andere kan stromen. Bijzondere voorzorgen moeten worden genomen om te voorkomen dat een dieptank, met aansluiting zowel aan de lensleiding als aan de ballastleiding, door onachtzaamheid of met zeewater volloopt wanneer zij droge lading bevat of door een lenspijp wordt leeggepompt, wanneer zij met vloeibare lading of waterballast is gevuld.

(k) Maatregelen moeten worden getroffen om te voorkomen dat een afdeling waarop een lenspijp is aangesloten, volloopt ten gevolge van breken of beschadigen van deze pijp in een andere afdeling bij een aanvaring of bij aan de grond lopen. Hiertoe moet, wanneer zulk een pijp op enige plaats dichter dan een vijfde van de breedte (gemeten loodrecht op het vlak van de kiel en tevens ter hoogte van de bovenste indelingslastlijn) van het scheepsboord of in een kokerkiel is gelegen, in de pijp binnen de afdeling welke het open zuig-eind van de pijp bevat, een terugslagklep zijn aangebracht.

(l) Alle verdeelkasten, kranen en afsluiters welke in verbinding staan met de lensinrichting, moeten zodanig zijn opgesteld, dat zij te allen tijde onder normale omstandigheden bereikbaar zijn. Zij moeten zo zijn ingericht, dat in geval van vollopen één van de lenspompen op elke afdeling kan pompen; bovendien mag schade aan een pomp of aan de aansluiting van een pomp aan de hoofdlensleiding, ontstaan buiten de lijn getrokken op een afstand van een vijfde van de breedte van het schip, de lensinrichting niet buiten werking kunnen stellen. Indien er slechts één pipleidingstelsel door alle pompen wordt bediend, moeten de nodige kranen of kleppen welke de verdeling van de werking der lensleiding regelen, boven het schottendek bewogen kunnen worden. Wanneer behalve de hoofdlensinrichting ook een noodlensinrichting aanwezig is, moet deze onafhankelijk zijn van de hoofdlensinrichting en zo zijn ingericht, dat een pomp in staat is op elke afdeling te pompen, wanneer een afdeling volloopt; in dat geval behoeven alleen de kranen en kleppen

nodig voor de bediening van de noodlensinrichting boven het schot-tendek te kunnen worden bewogen.

(m) De bewegingsinrichtingen van alle kranen en kleppen, genoemd in paragraaf (l) van dit Voorschrift, die boven het schotten-dek kunnen worden bediend, moeten daar ter plaatse duidelijk zijn gemerkt en voorzien van een staanaanwijzing die aangeeft of zij geopend dan wel gesloten zijn.

Voorschrift 19

Stabiliteitsgegevens voor passagiersschepen en vrachtschepen

(a) Elk passagiersschip en elk vrachtschip moet na voltooiing aan een hellingproef worden onderworpen en de stabiliteitsgegevens moeten worden bepaald. Aan de kapitein moeten alle betrouwbare mededelingen ter beschikking worden gesteld, welke nodig zijn om hem in staat te stellen op een snelle en eenvoudige wijze de nauwkeurige gegevens te verkrijgen ter beoordeling van de stabiliteit van het schip in verschillende gebruikstoestanden; een afschrift van deze mededelingen moet bij de Administratie worden ingediend.

(b) Indien een schip wijzigingen heeft ondergaan, welke van enige invloed zijn op de aan de kapitein afgegeven stabiliteitsgegevens, moeten gewijzigde gegevens ter beschikking worden gesteld. Zo nodig moet het schip opnieuw aan een hellingproef worden onderworpen.

(c) De Administratie mag vrijstelling geven van het nemen van een hellingproef met een schip, indien hellingproefresultaten beschikbaar zijn van een zusterschip en ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat voor het vrij te stellen schip betrouwbare stabiliteitsgegevens aan die resultaten kunnen worden ontleend.

(d) De Administratie mag eveneens vrijstelling geven van het nemen van een hellingproef met een schip of met schepen van een type, speciaal ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeistoffen of erts, indien uit bestaande hellingproefresultaten van gelijksoortige schepen duidelijk blijkt dat, ten gevolge van de afmetingen en de inrichting van het schip, een meer dan voldoende aanvangsstabiliteit in alle te verwachten beladingstoestanden beschikbaar zal zijn.

Voorschrift 20

Documenten voor het gebruik bij beschadiging van het schip

Tekeningen welke voor elk dek en ruim duidelijk aangeven de begrenzende schotten van de waterdichte afdelingen, de openingen daarin met de middelen tot sluiting en de bedieningsplaatsen hiervan, zomede de inrichtingen voor de correctie van slagzij als gevolg van vollopen, moeten blijvend zijn opgehangen ter voorlichting van de officier van de wacht. Bovendien moeten instructieboekjes welke de genoemde gegevens bevatten, ter beschikking van de officieren worden gesteld.

Voorschrift 21

Het periodiek in werking stellen en het nazien van waterdichte deuren, daarop aan te brengen aanwijzingen, enz.

(a) Dit Voorschrift is van toepassing op nieuwe en op bestaande schepen.

(b) Wekelijks moeten oefeningen plaats hebben in het bewegen van waterdichte deuren, patrijspoothen, kleppen en sluitingsinrichtingen van spui pijpen, as- en vuilnisstortkokers. Op schepen waarvan de reis langer dan één week duurt, moet een volledige oefening gehouden worden vóórdat het schip de haven verlaat en daarop volgende oefeningen ten minste éénmaal per week gedurende de reis. Op alle schepen moeten alle werktuiglijk bewogen waterdichte deuren en alle draaideuren in hoofddwarsschotten, welke op zee in gebruik zijn, dagelijks worden bewogen.

(c) (i) De waterdichte deuren en alle daarbij behorende bewegings- en aanwijsinrichtingen, benevens alle kleppen welke afsluiting noodzakelijk is om een afdeling waterdicht te maken en alle kleppen welke behandeling noodzakelijk is voor het in werking stellen van dwarsscheepse overvloed-inrichtingen in geval van beschadiging, moeten op zee periodiek, doch ten minste éénmaal per week, worden nagezien.

(ii) Deze kleppen, deuren en bewegingsinrichtingen moeten van aanwijzingen zijn voorzien, welke een juiste behandeling waarborgen voor het bereiken van de grootst mogelijke veiligheid.

Voorschrift 22

Aantekeningen in het dagboek

(a) Dit Voorschrift is van toepassing op nieuwe en op bestaande schepen.

(b) Draaideuren, afneembare platen, patrijspoothen, toegangs-, laad- en kolendoopen en andere openingen welke op grond van deze Voorschriften gedurende de reis gesloten moeten blijven, moeten, vóórdat het schip de haven verlaat, worden gesloten. De tijdstippen van sluiten en openen (indien dit openen volgens deze Voorschriften geoorloofd is) moeten in een dagboek, dat daartoe door de Administratie wordt aangewezen, worden aangetekend.

(c) Van alle oefeningen en inspecties welke volgens Voorschrift 21 van dit Hoofdstuk zijn vereist, moet in het dagboek aantekening worden gehouden met duidelijke vermelding van elk gebrek, dat daarbij is waargenomen.

DEEL C — MACHINE-INSTALLATIES EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

(Deel C is van toepassing op passagiersschepen en vrachtschepen)

Voorschrift 23

Algemeen

(a) Elektrische installaties aan boord van passagiersschepen moeten zodanig zijn dat:

(i) het onderhouden van de voor de veiligheid onontbeerlijke diensten onder de omstandigheden welke zich in verschillende gevallen van nood kunnen voordoen, verzekerd is;

en

(ii) de veiligheid van de passagiers, van de bemanning en van het schip met betrekking tot de gevaren welke kunnen voortvloeien uit de toepassing van elektriciteit, gewaarborgd is.

(b) Vrachtschepen moeten voldoen aan de Voorschriften 26, 27, 28, 29, 30 en 33 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 24

Elektrische hoofdkrachtbron aan boord van passagiersschepen

(a) Elk passagiersschip waarvoor elektrische energie het enige middel vormt tot het onderhouden van de voor de voortstuwing en de veiligheid van het schip onontbeerlijke hulpdiensten, moet van ten minste twee hoofdgeneratoraggregaten zijn voorzien. Het vermogen van deze aggregaten moet zodanig zijn, dat het nog mogelijk is de goede werking van de diensten, bedoeld in sub-paragraaf (a)

(i) van Voorschrift 23 van dit Hoofdstuk, te verzekeren indien één hoofdgeneratoraggregaat buiten bedrijf is gekomen.

(b) In een passagiersschip waarin zich slechts één hoofdgeneratorstation bevindt, moet het hoofdschakelbord in dezelfde verticale hoofdbrandsectie zijn geplaatst. Indien er meer dan één hoofdgeneratorstation is, behoeft slechts één hoofdschakelbord aanwezig te zijn.

Voorschrift 25

Elektrische noodkrachtbron aan boord van passagiersschepen

(a) Er moet boven het schottendek en buiten de schacht van het voortstuwingsgedeelte een onafhankelijke elektrische noodkrachtbron zijn. De opstelling daarvan met betrekking tot de elektrische hoofdkrachtbron of hoofdkrachtbronnen moet zodanig zijn dat ten genoegen van de Administratie is verzekerd, dat een brand of ander ongeval in het voortstuwingsgedeelte zoals omschreven in paragraaf

(h) van Voorschrift 2 van dit hoofdstuk, geen beletsel zal zijn voor de levering of de verdeling van de elektrische energie van deze noodkrachtbron. Zij mag niet vóór het aanvaringsschot zijn geplaatst.

(b) De beschikbare energie moet voldoende zijn voor de voeding van alle diensten welke naar het oordeel van de Administratie in geval van nood nodig zijn voor de veiligheid van de passagiers en van de bemanning, waarbij rekening wordt gehouden met die diensten welke gelijktijdig in bedrijf moeten kunnen zijn. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan de noodverlichting bij de inschepingsplaatsen van de boten aan dek en buitenboord, in alle gangen, bij alle trappen en uitgangen, in de machineruimten en in de controle-stations als omschreven in paragraaf (f) van Voorschrift 35 van dit Hoofdstuk, aan de sprinklerpomp, aan de navigatie-lichten en aan de dagseinlamp indien deze door de hoofdkrachtbron wordt gevoed. Het vermogen moet toereikend zijn voor een tijdsduur van 36 uur, doch voor schepen welke regelmatig voor korte reizen worden gebruikt, kan de Administratie met een kortere tijdsduur genoegen nemen, indien zij de overtuiging heeft dat daarmee dezelfde mate van veiligheid wordt verkregen.

(c) De noodkrachtbron kan zijn hetzij

(i) een generator, aangedreven door een daartoe geschikte werktuiglijke inrichting, voorzien van een onafhankelijke brandstofvoeding en van een goedgekeurd aanzetsysteem; de te gebruiken brandstof mag geen vlampunt hebben, dat lager is dan 43° C. (of 110° F.); hetzij

(ii) een accumulatorbatterij die zonder wederopladen of overmatig spanningsverlies in staat is de noodbelasting op te nemen.

(d) (i) Indien de noodkrachtbron een generator is, moet als tijdelijke noodkrachtbron een accumulatorenbatterij van voldoende capaciteit aanwezig zijn om:

(1) gedurende een halfuur onafgebroken de noodverlichting te voeden;

(2) de waterdichte deuren (indien elektrisch bewogen) te sluiten met dien verstande, dat het gelijktijdig sluiten van alle deuren niet noodzakelijk is;

(3) de aanwijzers (indien elektrisch) welke laten zien of werktuiglijk bewogen waterdichte deuren geopend dan wel gesloten zijn, te doen werken;

(4) geluidsignaalinrichtingen (indien elektrisch) welke waarschuwen dat werktuiglijk bewogen waterdichte deuren op het punt van sluiten staan, te doen werken.

De inrichting moet zodanig zijn, dat de tijdelijke noodkrachtbron automatisch in bedrijf komt indien de elektrische hoofdvoeding uitvalt.

(ii) Indien de noodkrachtbron een accumulatorenbatterij is, moet een inrichting aanwezig zijn, waardoor, indien de hoofdvoeding voor de verlichting uitvalt, de noodverlichting automatisch in bedrijf komt.

(e) In het voortstuwingsgedeelte moet, bij voorkeur op het hoofdschakelbord, een aanwijsinrichting worden geplaatst, welke aangeeft wanneer enige accumulatorenbatterij, krachtens dit Voorschrift opgesteld, in ontlading is.

(f) (i) Het noodschakelbord moet zo dicht als praktisch mogelijk is bij de noodkrachtbron worden opgesteld.

(ii) Indien de noodkrachtbron een generator is, moet het noodschakelbord in dezelfde ruimte als de noodkrachtbron worden geplaatst, tenzij de werking van het noodschakelbord daardoor nadelig zou worden beïnvloed.

(iii) Accumulatorenbatterijen welke krachtens dit Voorschrift geplaatst zijn, mogen niet in dezelfde ruimte als waarin het noodschakelbord zich bevindt, zijn opgesteld.

(iv) De Administratie kan toestaan, dat het noodschakelbord in normale dienst vanaf het hoofdschakelbord gevoed wordt.

(g) De goede werking van de noodinstallatie in haar geheel moet bij een slagzij van het schip van $22\frac{1}{2}$ graad, al of niet gelijktijdig met een trim van het schip van 10 graden, zijn verzekerd.

(h) Er moeten voorzieningen worden getroffen voor de periodieke beproeving van de noodkrachtbron en van de tijdelijke noodkrachtbron, indien deze aanwezig is; deze beproeving dient tevens die van automatische inrichtingen te omvatten.

Voorschrift 26

Elektrische noodkrachtbron aan boord van vrachtschepen

(a) Vrachtschepen met een bruto-inhoud van 5000 ton of meer.

(i) Op vrachtschepen met een bruto-inhoud van 5000 ton of meer moet een onafhankelijke noodkrachtbron aanwezig zijn; zij moet ten genoegen van de Administratie boven het bovenste doorlopende dek en buiten de machinekamerschacht zijn opgesteld, zodanig dat haar goede werking in geval van brand of een ander ongeval waardoor de elektrische hoofdininstallatie uitvalt, verzekerd is.

(ii) De beschikbare energie moet voldoende zijn voor de voeding van alle diensten welke naar het oordeel van de Administratie in geval van nood zijn voor de veiligheid van alle opvarenden, waarbij rekening wordt gehouden met die diensten welke gelijktijdig in bedrijf moeten kunnen zijn. Bijzondere aandacht moet worden geschonken aan:

(1) de noodverlichting bij de inschepingsplaatsen van de boten aan dek en buitenboord, in alle gangen, bij alle trappen en uitgangen, in de hoofdmachinekamer en in de hoofdgeneratorruimte, op de navigatiebrug en in de kaartenkamer;

(2) het algemeen alarm; en

(3) de navigatielichten indien deze slechts voor elektrische verlichting zijn ingericht en de dagseinlamp indien deze door de elektrische hoofdkrachtbron wordt gevoed.

Het vermogen moet toereikend zijn voor een periode van 6 uur.

(iii) De noodkrachtbron kan zijn hetzij

(1) een accumulatorenbatterij die zonder wederopladen of overmatig spanningsverlies in staat is de noodbelasting op te nemen, of

(2) een generator, aangedreven door een daartoe geschikte werktuiglijke inrichting voorzien van een onafhankelijke brandstofvoeding en van een aanzetsysteem ten genoegen van de Administratie. Het vlampunt van de te gebruiken brandstof mag niet lager zijn dan 43° C. (of 110° F.).

(iv) De inrichting van de noodinstallatie moet zodanig zijn, dat zij in haar geheel nog goed zal werken bij een slagzij van het schip van 22½ graad al of niet gelijktijdig met een trim van het schip van 10 graden.

(v) Er moeten voorzieningen worden getroffen voor de periodieke beproeving van de noodinstallatie in haar geheel.

(b) Vrachtschepen met een bruto-inhoud van minder dan 5000 ton.

(i) Aan boord van vrachtschepen met een bruto-inhoud van minder dan 5000 ton moet een onafhankelijke noodkrachtbron aanwezig zijn, opgesteld ten genoegen van de Administratie en in staat om de in de sub-paragrafen (a) (ii), (b) (ii) en (b) (iii) van Voorschrift 19 van Hoofdstuk III voorgeschreven verlichting bij de plaatsen waar reddingboten en reddingvlotten mechanisch te water worden gebracht en waar reddingvlotten zijn gestuwd, te voeden, zomede die andere diensten te voeden, welke de Administratie zal eisen, waarbij rekening wordt gehouden met Voorschrift 38 van Hoofdstuk III.

(ii) Het beschikbare vermogen moet toereikend zijn voor een periode van 3 uur.

(iii) Deze schepen moeten ook voldoen aan de sub-paragrafen (iii), (iv) en (v) van paragraaf (a) van dit Voorschrift.

Voorschrift 27

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

(a) Passagiersschepen en vrachtschepen.

(i) (1) Alle onbeschermden metalen delen van elektrische machines en van de elektrische uitrusting welke niet bestemd zijn om onder spanning te staan, maar ten gevolge van een defect onder spanning kunnen geraken, moeten geaard zijn. Alle elektrische toestellen moeten zodanig geconstrueerd en geplaatst zijn, dat er bij normale behandeling geen gevaar voor lichamelijk letsel zal zijn.

(2) Metalen omhulsels van alle verplaatsbare elektrische lampen, gereedschappen en soortgelijke apparaten, behorende tot de elektrische uitrusting van het schip en van een nominale spanning welke een door de Administratie voor te schrijven veilige spanning te boven gaat, moeten door middel van een daartoe geschikte geleider zijn geaard, tenzij gelijkwaardige voorzieningen zijn getroffen zoals toepassing van dubbele isolatie van het betrokken toestel of aansluiting hiervan op een scheidingstransformator. De Administratie kan verdere bijzondere voorzorgen eisen voor elektrische lampen, gereedschappen of soortgelijke apparaten welke bestemd zijn voor het gebruik in vochtige ruimten.

(ii) Hoofd- en noodschakelborden moeten zodanig geplaatst en ingericht zijn, dat zij aan de voor- en achterzijde zonder gevaar voor het met de bediening belaste personeel gemakkelijk toegankelijk zijn. De zijkanten en de achterzijden en waar nodig de voorzijden van schakelborden moeten doelmatig zijn beschermd. Waar nodig moeten aan de voor- en achterzijde matten of roosters van niet geleidend materiaal aanwezig zijn. Bij een spanning tegen aarde welke een door de Administratie te bepalen waarde te boven gaat, mogen geen onbeschermden stroomvoerende delen aan de voorzijde van schakelborden of controle-panelen zijn geplaatst.

(iii) (1) Indien voor stroomverdelingstelsels het casco als terugleider wordt gebruikt, moeten ten genoegen van de Administratie bijzondere voorzorgen worden genomen.

(2) Op tankschepen mag het casco niet als terugleider worden gebruikt.

(iv) (1) Alle metalen mantels en bewapening van kabels moeten in elektrische zin continu en geaard zijn.

(2) Indien de kabels niet van een metalen mantel noch van een bewapening zijn voorzien en gevaar van brand als gevolg van een elektrisch defect zou kunnen bestaan, moet de Administratie bijzondere voorzorgsmaatregelen eisen.

(v) Verlichtingsarmaturen moeten zodanig zijn ingericht, dat temperatuurstijgingen welke schade aan de leidingen zouden kunnen veroorzaken, zomede een overmatige verwarming van het in de omgeving aanwezige materiaal, worden voorkomen.

(vi) De leidingen moeten zodanig zijn aangebracht dat beschadiging door schavielen of ander letsel wordt voorkomen.

(vii) Elke afzonderlijke stroomkring moet tegen kortsluiting beveiligd zijn. Elke afzonderlijke stroomkring moet tevens tegen overbelasting zijn beveiligd, uitgezonderd in de gevallen waar Voorschrift 30 van dit Hoofdstuk van toepassing is of indien de Administratie ontheffing verleent. De toelaatbare stroomsterkte van elke stroomkring moet, tezamen met de nominale waarde of de afstelling van het voor beveiliging tegen overbelasting geschikte apparaat, blijvend zijn aangegeven.

(viii) Accumulatorenbatterijen moeten op een daartoe geschikte plaats zijn ondergebracht; ruimten welke voornamelijk daartoe worden gebruikt moeten doelmatig ingericht zijn en doeltreffend eventileerd worden.

(b) Alleen voor passagiersschepen.

(i) De stroomverdelingstelsels moeten zodanig zijn aangebracht, dat brand in enige verticale hoofdbrandsectie geen beletsel zal zijn voor de goede werking van de onontbeerlijke diensten in elke andere verticale hoofdbrandsectie. Aan deze eis zal voldaan zijn indien hoofd- en noodvoedingsleidingen welke enige sectie doorlopen, zowel verticaal als horizontaal zover van elkaar gescheiden zijn als praktisch mogelijk is.

(ii) De elektrische leidingen moeten van een brandvertragend type zijn ten genoegen van de Administratie. De Administratie kan met het oog op het voorkomen van brand of ontploffing verdere veiligheidsmaatregelen eisen voor elektrische leidingen in bijzondere ruimten van het schip.

(iii) In ruimten waar verwacht kan worden dat brandbare gasmengsels zich zullen verzamelen, mogen geen elektrische machines en toestellen worden aangebracht, tenzij zij van een type zijn dat het betreffende mengsel niet kan ontsteken, zoals bij voorbeeld machines of toestellen in ontploffingsveilige uitvoering.

(iv) Een verlichtingsgroep in een kolenbunker of in een ruim moet van een buiten de ruimte aangebrachte scheidingsschakelaar zijn voorzien.

(v) Behalve voor communicatiestroomkringen van lage spanning mogen in alle leidingen slechts lassen gemaakt worden in las- of aftakdozen. Al deze dozen of hulpstukken voor de leidingaanleg moeten zodanig zijn uitgevoerd, dat de verspreiding van vuur vanuit de doos of het hulpstuk wordt voorkomen. Las- of aftakmoffen mogen

slechts worden toegepast indien zij volgens een goedgekeurde methode worden uitgevoerd, zodanig dat de oorspronkelijke mechanische en elektrische eigenschappen van de kabel behouden blijven.

(c) Alleen voor vrachtschepen.

Toestellen welke tot vonkvorming aanleiding kunnen geven, mogen niet worden aangebracht in een ruimte die voornamelijk bestemd is voor accumulatorenbatterijen, tenzij deze toestellen ontploffingsveilig zijn.

Voorschrift 28

Middelen voor achteruit varen

(a) Passagiersschepen en vrachtschepen.

De voortstuwingsinstallatie van elk schip moet zijn ingericht voor achteruit varen met voldoende vermogen om onder alle normale omstandigheden een behoorlijke manoeuvreervaardigheid van het schip te verzekeren.

(b) Alleen passagiersschepen.

Het vermogen van de voortstuwingsinstallatie om de richting van de stuwdruk van de voortstuwder in voldoende korte tijd bij manoeuvreren onder normale omstandigheden om te keren en daardoor het schip van maximum dienstnelheid vóóruit tot stilliggen te brengen, moet bij de eerste proefvaart van het schip worden aangetoond.

Voorschrift 29

Stuurinrichting

(a) Passagiersschepen en vrachtschepen.

(i) Elk schip moet zijn voorzien van een hoofdstuurinrichting en van een hulpstuurinrichting, welke aan de goedkeuring van de Administratie onderworpen zijn.

(ii) De hoofdstuurinrichting moet voldoende sterk gebouwd en geschikt zijn voor de besturing van het schip bij maximum dienstnelheid. De hoofdstuurinrichting en de roerkoning moeten zodanig zijn ontworpen, dat zij bij maximum snelheid achteruit niet worden beschadigd.

(iii) De hulpstuurinrichting moet voldoende sterk gebouwd en geschikt zijn voor de besturing van het schip bij een snelheid, waarbij het nog manoeuvreerbaar is en voorts zijn ingericht om in noodgevallen snel in werking te kunnen worden gebracht.

(iv) De juiste stand van een werktuiglijk bewogen roer moet waarneembaar zijn op de hoofdbedieningsplaats van de stuurinrichting.

(b) Alleen passagiersschepen.

(i) Het vermogen en de inrichting van de hoofdstuurinrichting moeten zodanig zijn dat het roer van 35 graden uitslag aan één

zijde naar 35 graden uitslag aan de andere zijde kan worden bewogen wanneer het schip zich met maximum dienstsnelheid vooruit beweegt. Het roer moet bij maximum dienstsnelheid van 35 graden uitslag aan één zijde in 28 seconden naar 30 graden uitslag aan de andere zijde kunnen worden bewogen.

(ii) De hulpstuurinrichting moet werktuiglijk bewogen worden in alle gevallen, waarvoor de Administratie een roerkoning met een middellijn van meer dan 22,86 centimeter (of 9 inches) ter plaatse van de helmstok voorschrijft.

(iii) Waar een werktuiglijk bewogen hoofdstuurinrichting met aansluiting ten genoegen van de Administratie in dubbele uitvoering aanwezig is en elk dezer uitvoeringen voldoet aan de eisen van sub-paragraaf (i) van deze paragraaf, wordt geen hulpstuurinrichting vereist.

(iv) Waar door de Administratie een roerkoning met een middellijn van 22,86 centimeter (of 9 inches) zou worden voorgeschreven, moet behalve de hoofdbedieningsplaats op de brug een tweede bedieningsmogelijkheid aanwezig zijn op een plaats, goed te keuren door de Administratie. De afstandbedieningsorganen door welke de werking van de stuurinrichting vanaf de hoofd- en tweede bedieningsplaatsen wordt geregeld, moeten, ten genoegen van de Administratie, zo zijn uitgevoerd dat bij onklaar geraken van één dezer organen het andere volkomen bedrijfsklaar blijft voor de besturing van het schip.

(v) Ten genoegen van de Administratie moeten voorzieningen worden getroffen voor het overbrengen van orders van de brug naar de tweede bedieningsplaats van de stuurinrichting.

(c) Alleen vrachtschepen.

(i) De hulpstuurinrichting moet werktuiglijk bewogen worden wanneer de Administratie een roerkoning van 35,56 centimeter (of 14 inches) ter plaatse van de helmstok voorschrijft.

(ii) Geen hulpstuurinrichting is vereist indien ten genoegen van de Administratie een werktuiglijk bewogen stuurinrichting met aansluiting in dubbele uitvoering aanwezig is en elk dezer uitvoeringen voldoet aan de eisen van sub-paragraaf (iii) van paragraaf (a) van dit Voorschrift, met dien verstande dat beide stuurinrichtingen het roer gelijktijdig moeten kunnen bewegen en tezamen moeten voldoen aan de eisen, gesteld in sub-paragraaf (ii) van paragraaf (a) van dit Voorschrift.

Voorschrift 30

Elektrische en elektrohydraulische stuurmachines

(a) Passagiersschepen en vrachtschepen.

Ter controle van het al of niet in bedrijf zijn van de motoren van elektrische en elektrohydraulische stuurinrichtingen moeten op een

doelmatige plaats ten genoegen van de Administratie aanwijnrichtingen aangebracht zijn.

(b) Alle passagiersschepen (ongeacht de tonnenmaat) en vrachtschepen met een bruto-inhoud van 5000 ton en meer.

(i) Elektrische en elektrohydraulische stuurinrichtingen moeten door twee stroomkringen, gevoed vanaf het hoofdschakelbord, worden bediend. Een van de stroomkringen kan via het noodschakelbord, indien aanwezig, lopen. Elke stroomkring moet voldoende zijn bemeten om alle motoren die in normale omstandigheden hierop zijn aangesloten en die gelijktijdig werken, te voeden. Indien in de stuurmachinekamer omschakelinrichtingen zijn aangebracht, waarmee het mogelijk is elk van de stroomkringen zowel de ene als de andere motor of combinatie van motoren te doen voeden, moet elke stroomkring zijn bemeten voor de zwaarste belastingstoestand. De stroomkringen moeten over hun gehele lengte zover van elkaar als praktisch mogelijk is gescheiden zijn aangebracht.

(ii) Deze stroomkringen en motoren behoeven slechts tegen kortsluiting te zijn beveiligd.

(c) Vrachtschepen met een bruto-inhoud van minder dan 5000 ton.

(i) Vrachtschepen waarin voor de bediening van zowel de hoofdstuurinrichting als de noodstuurinrichting slechts van elektrische energie kan worden gebruik gemaakt, moeten voldoen aan de subparagrafen (i) en (ii) van paragraaf (b) van dit voorschrift, behalve dat, indien de noodstuurinrichting door een motor in werking wordt gesteld, welke in de eerste plaats bestemd is voor andere diensten, aan paragraaf (b) (ii) niet behoeft te worden voldaan, mits de Administratie met de wijze van beveiliging genoegen neemt.

(ii) De motoren van elektrische en elektrohydraulische hoofdstuurmachines, zomede de stroomkringen voor de voeding van deze motoren, behoeven slechts tegen kortsluiting te zijn beveiligd.

Voorschrift 31

Brandstofolie gebruikt op passagiersschepen

Brandstofolie met een vlampunt van 43° C. (of 110° F.) of lager mag niet worden gebruikt voor het drijven van vast opgestelde krachtwerktuigen.

Voorschrift 32

Plaats van noodinstallaties op passagiersschepen

De elektrische noodkrachtbron, noodbrandbluspompen, noodlenspompen, batterijen koolzuurcilinders bestemd voor brandblussen en andere noodinstallaties die van overwegend belang zijn voor de veilig-

heid van het schip, mogen niet vóórlijker dan het aanvaringsschot zijn opgesteld.

Voorschrift 33

Verbinding tussen de brug en de machinekamer

Elk schip moet zijn voorzien van twee middelen voor het overbrengen van orders van de brug naar de machinekamer. Eén daarvan moet een machinekamer-telegraaf zijn.

DEEL D — BESCHERMING TEGEN BRAND

(In Deel D zijn Voorschriften 34 tot 52 van toepassing op passagiersschepen die meer dan 36 passagiers vervoeren; Voorschriften 35 en 53 zijn van toepassing op passagiersschepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren; Voorschriften 35 en 54 zijn van toepassing op vrachtschepen met een bruto-inhoud van 4000 ton en meer.)

Voorschrift 34

Algemeen

(a) Dit Deel heeft ten doel de hoogst bereikbare graad van bescherming tegen brand te verkrijgen door het geven van voorschriften voor de details van de inrichting en van de constructie. De drie fundamentele principes die hieraan ten grondslag liggen zijn:

- (i) het scheiden van de ruimten voor accommodatie van de rest van het schip door schotten die mechanische en thermische weerstand bieden;
- (ii) het beperken, doven of ontdekken van elke brand binnen de ruimte waarin zij is ontstaan;
- (iii) het beschermen van ontsnappingsuitgangen.

(b) De romp, de bovenbouw en de dekhuisen moeten in verticale hoofdsecties verdeeld zijn door schotten van klasse „A” (zoals omschreven in paragraaf (c) van Voorschrift 35 van dit Hoofdstuk) en verder onderverdeeld zijn door gelijksoortige schotten, die de wanden vormen van ruimten die in verticale richting toegang geven en de schotten die de ruimten voor accommodatie scheiden van de ruimte voor de voortstuwing, de ruimten voor de lading, de dienstruimten en andere ruimten. Bovendien, en in aanvulling op de ronde-diensten, alarmsystemen en de voorzieningen voor het blussen van brand, voorgeschreven in Deel E van dit Hoofdstuk, dient een van de volgende methoden van bescherming, of een combinatie van deze methoden welke ten genoegen van de Administratie is, te worden toegepast in ruimten voor accommodatie en in dienstruimten, met het oogmerk uitbreiding van een begin van brand buiten de ruimte waarin deze is ontstaan, te voorkomen:

Methode I. Het aanbrengen van scheidingsschotten van klasse „B” (zoals omschreven in paragraaf (d) van Voorschrift 35 van dit Hoofdstuk), in het algemeen zonder dat daarbij een brandmeld- of sprinklersysteem in de ruimten voor accommodatie en in de dienst-ruimten wordt aangebracht; of

Methode II. Het installeren van een automatisch sprinkler- en brandmeldsysteem voor het ontdekken en blussen van brand in elke ruimte waarin het ontstaan van een brand verwacht kan worden, in het algemeen zonder beperking ten aanzien van het type der scheidingsschotten in de aldus beschermde ruimten; of

Methode III. Het onderverdelen van elke verticale hoofdsectie door schotten van klasse „A” en klasse „B”, afhankelijk van de belangrijkheid, afmetingen en aard van de verschillende afdelingen, met een automatisch brandontdekkingssysteem in elke ruimte waarin het ontstaan van een brand verwacht kan worden, en met een beperkt gebruik van brandbare en in hoge mate ontvlambare materialen en stoffering, maar in het algemeen zonder het installeren van een sprinklersysteem.

Waar nodig duiden de hoofden of onder-hoofden van de Voorschriften van dit Deel van dit Hoofdstuk aan, bij welke methode of methodes het Voorschrift van toepassing is.

Voorschrift 35

Omschrijvingen

Waar de hierna te vermelden termen in dit Deel van dit Hoofdstuk voorkomen, dienen zij als volgt te worden uitgelegd:

(a) *Onbrandbaar materiaal*: een materiaal dat noch brandt, noch ontvlambare gassen in voldoende hoeveelheid afgeeft, om deze bij verhitting tot ongeveer 750° C. (of 1382° F.) aan een proefvlam te doen ontvlammen. Elk ander materiaal is „brandbaar materiaal”.

(b) *Een standaard brandproef*: een proef waarbij gedeelten van de betrokken schotten of dekken, met een oppervlak van omstreeks 4,65 vierkante meter (of 50 vierkante voet) en een hoogte van 2,44 meter (of 8 voet), die zo nauwkeurig mogelijk moeten overeenkomen met de voorgenomen constructie en waar nodig ten minste één naad moeten bevatten, in een proef-oven blootgesteld worden aan temperaturen die als functie van de tijd ongeveer aan de volgende schaal voldoen:

aan het einde van de eerste	5	minuten	—	537° C. (of 1000° F.)
” ” ” ” ” ” ”	10	”	—	704° C. (of 1300° F.)
” ” ” ” ” ” ”	30	”	—	843° C. (of 1550° F.)
” ” ” ” ” ” ”	60	”	—	927° C. (of 1700° F.)

(c) *Schotten van klasse „A” of brandwerende schotten*: schotten en dekken die aan de volgende voorwaarden voldoen:

(i) zij moeten geconstrueerd zijn van staal of van ander gelijkwaardig materiaal;

(ii) zij moeten voldoende verstijfd zijn;

(iii) zij moeten tot aan het einde van de standaard brandproef van één uur de doortocht van rook en vlammen kunnen verhinderen;

(iv) zij moeten, met inachtneming van de aard van de belendende ruimten, een isolerend vermogen hebben dat ten genoegen van de Administratie is. In het algemeen moeten zulke brandwerende schotten en dekken, waar deze de scheiding moeten vormen tussen ruimten welke aangrenzend houtwerk, houten beschieting of ander brandbaar materiaal bevatten, zodanig geïsoleerd zijn dat, indien welke der beide zijden ook wordt onderworpen aan de standaard brandproef van één uur, de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde gedurende de proef op geen enkel ogenblik meer dan 139° C. (of 250° F.) boven de begintemperatuur stijgt, noch dat de temperatuur op enig punt van die zijde, de naden inbegrepen, meer dan 180° C. (of 325° F.) boven de begintemperatuur stijgt. De hoeveelheid isolatie mag worden vermindert of geheel worden weggelaten, waar naar de mening van de Administratie vermindert brandgevaar aanwezig is. De Administratie kan de beproeving eisen van een compleet prototype schot of dek, teneinde zekerheid te verkrijgen dat deze voldoen aan bovengenoemde eisen omtrent stijfheid, doorlaten van rook en vlammen en temperatuurstijging.

(d) *Schotten van klasse „B” of brandvertragende schotten*: schotten die in staat zijn tot aan het einde van het eerste half uur van de standaard brandproef de doortocht van vlammen te verhinderen. Bovendien moet het isolerend vermogen, met inachtneming van de aard van de belendende ruimten, naar genoegen van de Administratie zijn. In het algemeen moeten zulke brandvertragende schotten, waar deze de scheiding moeten vormen tussen ruimten, van zodanig materiaal zijn dat, indien welke der beiden zijden ook wordt blootgesteld aan het vuur gedurende het eerste half uur van de standaard brandproef, de gemiddelde temperatuur aan de niet blootgestelde zijde gedurende de proef op geen enkel ogenblik meer dan 139° C. (of 250° F.) boven de begintemperatuur stijgt, en dat de temperatuur op enig punt van die zijde, de naden inbegrepen, niet meer dan 225° C. (of 405° F.) boven de begintemperatuur stijgt. Gedeelten van schotten die in onbrandbaar materiaal zijn uitgevoerd, behoeven slechts aan de voorwaarde te voldoen dat de bovengenoemde temperatuurstijging niet intreedt gedurende de eerste 15 minuten van de standaard brandproef, doch de proef dient tot het einde van het eerste half uur te worden voortgezet, teneinde op de gewone wijze de sterkte en het vermogen de doortocht van vlammen te verhinderen, na te gaan.

Alle materialen die gebruikt worden voor onbrandbare schotten van klasse „B” en voor het aanbrengen daarvan, dienen zelf uit onbrandbaar materiaal te bestaan.

De hoeveelheid isolatie mag worden verminderd of geheel worden weggelaten, waar naar de mening van de Administratie verminderd brandgevaar aanwezig is. De Administratie kan de beproeving eisen van een compleet prototype schot, teneinde zekerheid te verkrijgen dat dit voldoet aan bovengenoemde eisen omtrent het doorlaten van vlammen en de temperatuurstijging.

(e) *Verticale hoofdsecties*: secties waarin de romp, de bovenbouw en de dekhuisen door schotten van klasse „A” zijn verdeeld; de gemiddelde lengte van elke sectie mag op geen enkel dek in het algemeen groter zijn dan 40 meter (of 131 voet).

(f) *Controle-stations*: ruimten in welke de radio-installatie, de voornaamste navigatiemiddelen, de inrichting voor de centrale brandmelding of de noodgenerator ondergebracht zijn.

(g) *Ruimten voor accommodatie*: ruimten bestemd voor algemeen gebruik, gangen, toiletten, hutten, kantoren, verblijven voor de bemanning, kapperssalons, afzonderlijke pantries en kasten en soortgelijke ruimten.

(h) *Ruimten voor algemeen gebruik*: die delen van de accommodatie welke in gebruik zijn als vestibules, eetzaal, salons en soortgelijke permanent ingesloten ruimten.

(i) *Dienstruimten*: ruimten welke gebruikt worden voor kombuisen, hoofdpantries, voorraden (met uitzondering van afzonderlijke pantries en kasten), post- en speciekamers en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.

(j) *Laadruimten*: alle ruimten welke gebruikt worden voor lading (met inbegrip van ladingolietanks) en de bijbehorende schachten.

(k) *Ruimten voor machines*: alle ruimten welke gebruikt worden voor de werktuiglijke voortstuwing, hulpwerktuigen en koelinstallaties, ketels, pompen, werkplaatsen, generatoren, luchtverserings- en luchtbehandelingsinstallaties, vulstations voor brandstofolie en soortgelijke ruimten, zomede de bijbehorende schachten.

(l) *Staal of ander gelijkwaardig materiaal*: staal, of elk materiaal dat zelf, of door middel van isolatiemateriaal, een weerstandsvermogen tegen brand heeft, dat gelijkwaardig is aan dat van staal tot aan het einde van de brandproef welke van toepassing is (b.v. aluminium, voorzien van een doeltreffende isolatie).

(m) *Kleine vlamuitbreiding*: eigenschap die aangeeft dat het betrokken oppervlak voldoende weerstand zal bieden tegen het zich verspreiden van vlammen, rekening houdend met het brandgevaar in de betreffende ruimten; deze eigenschap dient ten genoegen van de Administratie te worden aangetoond door middel van een daartoe geschikte proef.

Voorschrift 36*Constructie (Methoden I, II en III)**(a) Methode I.*

De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen moeten van staal of ander gelijkwaardig materiaal vervaardigd zijn.

(b) Methode II.

(i) De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen moeten van staal of ander gelijkwaardig materiaal vervaardigd zijn.

(ii) Indien Methode II van brandbeveiliging wordt gebruikt, mag de bovenbouw van, bijvoorbeeld, een aluminium-legering worden vervaardigd, mits:

(1) bij de temperatuurstijging van het metalen hart van de schotten van klasse „A” rekening wordt gehouden met de mechanische eigenschappen van het materiaal;

(2) een automatisch sprinklersysteem wordt aangebracht, dat voldoet aan paragraaf (g) van Voorschrift 59 van dit Hoofdstuk;

(3) er behoorlijk zorg voor is gedragen dat, in geval van brand, de voorzieningen voor het plaatsen en het te water brengen van en het embarkeren in de reddingmiddelen even doeltreffend blijven als wanneer de bovenbouw van staal zou zijn;

(4) kappen en schachten van ruimten voor ketels en machines van staal en behoorlijk geïsoleerd zijn, terwijl de openingen daarin, indien aanwezig, doeltreffend zijn aangebracht en beveiligd tegen een uitbreiding van brand.

(c) Methode III.

(i) De romp, de bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuizen moeten van staal of ander gelijkwaardig materiaal vervaardigd zijn.

(ii) Indien Methode III van brandbeveiliging wordt gebruikt, mag de bovenbouw van, bijvoorbeeld, een aluminium-legering worden vervaardigd, mits:

(1) bij de temperatuurstijging van het metalen hart van de schotten van klasse „A” rekening wordt gehouden met de mechanische eigenschappen van het materiaal;

(2) de hoeveelheid brandbaar materiaal dat in het betrokken deel van het schip wordt gebruikt, ten genoegen van de Administratie behoorlijk klein is gehouden; plafonds moeten uit onbrandbaar materiaal bestaan;

(3) er behoorlijk zorg voor is gedragen dat, in geval van brand, de voorzieningen voor het plaatsen en het te water brengen van, en

het embarkeren in de reddingmiddelen even doeltreffend blijven als wanneer de bovenbouw van staal zou zijn;

(4) kappen en schachten van ruimten voor ketels en machines van staal en behoorlijk geïsoleerd zijn, terwijl de openingen daarin, indien aanwezig, doeltreffend zijn aangebracht en beveiligd tegen een uitbreiding van brand.

Voorschrift 37

Verticale hoofdsecties (Methoden I, II en III)

(a) De romp, de bovenbouw en de dekhuisen moeten onderverdeeld worden in verticale hoofdsecties. Trapsgewijs verspringen van schotten moet, evenals het aanbrengen van nissen, zoveel mogelijk vermeden worden doch, waar dit nodig is dient de constructie uit schotten van klasse „A” te bestaan.

(b) Zoveel mogelijk moeten de schotten die de begrenzing vormen van de verticale hoofdsecties boven het schottendeck in één vlak liggen met schotten voor de waterdichte indeling onmiddellijk onder het schottendeck.

(c) Zulke schotten moeten van dek tot dek zijn doorgetrokken en tot de huid of tot andere begrenzingswanden.

(d) Op schepen die voor bijzondere doeleinden zijn ontworpen, zoals veerboten voor het vervoer van automobielen of treinen, waar het plaatsen van zulke schotten het beoogde doel zou belemmeren, moeten gelijkwaardige middelen tot het onder controle houden van brand en het voorkomen van uitbreiding daarvan ter vervanging van deze schotten worden gesteld, welke middelen door de Administratie moeten zijn goedgekeurd.

Voorschrift 38

Openingen in schotten van klasse „A” (Methoden I, II en III)

(a) Wanneer schotten van klasse „A” doorboord zijn voor het doorlaten van elektrische leidingen, pijpen, schachten, kokers enz. of voor langsdragers, balken of andere verbanddelen, moeten zodanige maatregelen getroffen worden, dat het brandwerend vermogen van de schotten niet vermindert.

(b) In schachten en kokers voor ventilatie die door schotten van verticale hoofdsecties gaan, moeten dempers worden aangebracht die plaatselijk bediend moeten kunnen worden aan beide zijden van het schot. De bedieningsplaatsen moeten gemakkelijk bereikbaar zijn en met een rode kleur zijn aangegeven. Standaanwijzers, die aangeven of de demper de doorgang open laat dan wel afsluit, moeten aanwezig zijn.

(c) Alle openingen moeten zijn voorzien van vast aangebrachte sluitingsmiddelen die ten minste even doeltreffend zijn voor het

weren van brand als de schotten waarin zij voorkomen, met uitzondering van tonnage-openingen en van luiken tussen ruimten voor lading, voorraden en bagage, en tussen deze ruimten en het open dek. Wanneer tonnage-openingen aangebracht zijn in schotten van klasse „A”, dienen deze door stalen platen gesloten te zijn.

(d) De constructie van alle deuren en deurkozijnen in schotten van klasse „A” en de middelen die deze gesloten houden, moeten zo veel als praktisch mogelijk is even doeltreffend zijn voor het weren van branden en van de doortocht van rook en vlammen als de schotten waarin zij zijn aangebracht. Waterdichte deuren behoeven niet te worden geïsoleerd.

(e) Elke deur moet aan beide zijden van het schot door één persoon geopend kunnen worden. Branddeuren in schotten van verticale hoofdsecties, met uitzondering van waterdichte deuren, moeten zelfsluitend zijn en op eenvoudige en gemakkelijke wijze vrijgemaakt kunnen worden, indien zij in geopende stand zijn vastgezet. Deze deuren dienen van een goedgekeurd type en ontwerp te zijn en de inrichting voor het zichzelf sluiten dient in staat te zijn de deur te sluiten tegen een helling van $3\frac{1}{2}$ graad in.

Voorschrift 39

Schotten binnen verticale hoofdsecties (Methoden I en III)

(a) Methode I.

(i) In de ruimten voor accommodatie moeten alle schotten die afzonderlijke ruimten vormen, met uitzondering van die welke van klasse „A” moeten zijn, geconstrueerd worden als van onbrandbaar materiaal vervaardigde schotten van klasse „B”, welke evenwel met brandbaar materiaal, in overeenstemming met Voorschrift 48 van dit Hoofdstuk, bekleed mogen zijn.

Alle deuren en gelijksoortige openingen dienen gesloten te kunnen worden op een wijze die in overeenstemming is met het type schot waarin zij voorkomen.

(ii) Alle schotten van gangen moeten worden opgetrokken van dek tot dek. Ventilatie-openingen kunnen worden toegelaten in de deuren van schotten van klasse „B”, doch bij voorkeur in het onderste deel daarvan. Alle andere schotten die afzonderlijke ruimten vormen, moeten worden opgetrokken van dek tot dek en zich uitstrekken tot de huid of tot andere begrenzingswanden, tenzij onbrandbare plafonds of beschietingen zijn aangebracht, die brandwerendheid waarborgen, in welk geval de schotten mogen eindigen bij de plafonds of beschietingen.

(b) Methode III.

(i) In de ruimten voor accommodatie moeten schotten die afzonderlijke ruimten vormen, met uitzondering van die welke van klas-

se „A” moeten zijn, geconstrueerd worden als van onbrandbaar materiaal vervaardigde schotten van klasse „B”, welke evenwel met brandbaar materiaal, in overeenstemming met Voorschrift 48 van dit Hoofdstuk, bekleed mogen zijn. Deze schotten moeten een onafgebroken samenstel van brandvertragende schotten vormen waarbinnen het oppervlak van enige omsloten afdeling in het algemeen niet groter mag zijn dan 120 vierkante meter (of 1300 vierkante voet) met een maximum van 150 vierkante meter (of 1600 vierkante voet); zij dienen van dek tot dek te worden opgetrokken. Alle deuren en gelijksoortige openingen dienen gesloten te kunnen worden op een wijze die in overeenstemming is met het type schot waarin zij voorkomen.

(ii) Alle ruimten voor algemeen gebruik die groter zijn dan 150 vierkante meter (of 1600 vierkante voet) moeten omgeven zijn door van onbrandbaar materiaal vervaardigde schotten van klasse „B”.

(iii) De schotten van klasse „A” en van klasse „B”, met uitzondering van die welke de begrenzing vormen van de verticale hoofdsecties, de controle-stations, de trappenhuisen en de gangen, behoeven niet van isolatie te zijn voorzien, indien zij de buitenzijde van het schip vormen of indien de belendende afdeling geen brandgevaar medebrengt.

(iv) Alle schotten van gangen moeten van klasse „B” zijn en moeten van dek tot dek worden opgetrokken. Indien plafonds zijn aangebracht, dienen deze van onbrandbaar materiaal te zijn. Ventilatieopeningen kunnen worden toegelaten in deuren, doch dan bij voorkeur in het onderste deel daarvan. Alle andere scheidingsschotten moeten eveneens worden opgetrokken van dek tot dek en zich uitstrekken tot de huid of tot andere begrenzungswanden, tenzij onbrandbare plafonds of beschietingen zijn aangebracht, in welk geval de schotten mogen eindigen bij de plafonds of beschietingen.

(v) Schotten van klasse „B”, die niet van onbrandbaar materiaal behoeven te zijn, moeten van een onbrandbare kern zijn voorzien, of moeten bestaan uit verschillende lagen, waarvan enige binnenvallende van asbestplaat of soortgelijk onbrandbaar materiaal moeten zijn. De Administratie kan evenwel andere materialen zonder onbrandbare kernen goedkeuren, indien deze gelijkwaardige brandvertragende eigenschappen waarborgen.

Voorschrift 40

Scheiding tussen ruimten voor accommodatie en ruimten voor machines, lading, zomede dienstruimten (Methoden I, II en III)

De begrenzungsschotten en dekken welke de scheiding vormen tussen ruimten voor accommodatie en ruimten voor machines, lading, zomede dienstruimten, moeten schotten van klasse „A” zijn;

het isolerend vermogen van deze schotten en dekken moet ten genoegen van de Administratie zijn, waarbij rekening wordt gehouden met de aard van de belendende ruimten.

Voorschrift 41

Dekbedekkingen (Methoden I, II en III)

De onderste laag van dekbedekkingen in ruimten voor accommodatie, controle-stations, trappen en gangen moet van goedgekeurd materiaal zijn, dat niet licht ontvlambaar is.

Voorschrift 42

Bescherming van trappen in ruimten voor accommodatie en in dienstruimten (Methoden I, II en III)

(a) Methoden I en III.

(i) Het constructieve deel van alle trappen moet van staal zijn, behalve wanneer de Administratie het gebruik van ander gelijkwaardig materiaal toestaat. Trappen moeten in een ruimte zijn ondergebracht, die omgeven is door schotten van klasse „A”. Alle openingen in deze schotten van het onderste dek af, waarop ruimten voor accommodatie aanwezig zijn, tot ten minste een hoogte waarop het open dek rechtstreeks toegankelijk is, moeten van doeltreffende middelen tot sluiting zijn voorzien, met de volgende uitzonderingen:

(1) een trap die slechts twee dekken bedient, behoeft niet in een dergelijke ingesloten ruimte te zijn ondergebracht indien de brandwerende waarde van het dek wordt behouden door het aanbrengen van doelmatige schotten of deuren op één dek;

(2) een trap die uitkomt in een ruimte voor algemeen gebruik, behoeft ter plaatse niet door dergelijke schotten omgeven te zijn, indien zij zich geheel binnen die ruimte bevindt.

(ii) De gangen moeten in directe verbinding staan met de ingesloten ruimten in welke de trappen zijn ondergebracht; in deze ruimten moet voldoende oppervlakte zijn om opstopping te voorkomen, waarbij rekening moet worden gehouden met het aantal personen waarvan verwacht kan worden dat het in geval van nood daarvan gebruik zal moeten maken; genoemde ruimten moeten zo weinig mogelijk accommodatie- of andere door schotten omgeven ruimte bevatten, waarin brand zou kunnen ontstaan.

(iii) Schotten van ingesloten ruimten waarin zich trappen bevinden, moeten een isolerend vermogen bezitten dat ten genoegen is van de Administratie, rekening houdend met de aard van de belen-

dende ruimten. De middelen tot sluiting van de openingen in deze schotten moeten ten minste hetzelfde brandwerend vermogen bezitten als de schotten zelf. Deuren, met uitzondering van waterdichte deuren, moeten van het zelf-sluitende type zijn, zoals voorgeschreven voor de schotten van de verticale hoofdsecties, in overeenstemming met Voorschrift 38 van dit Hoofdstuk.

(b) Methode II.

(i) Het constructieve deel van hoofd-trappen moet van staal zijn, behalve wanneer de Administratie het gebruik van ander daartoe geschikt materiaal toestaat, dat tezamen met door de Administratie aanvaardbaar geachte aanvullende inrichtingen voor brandbescherming en/of -blussing, gelijkwaardig wordt geacht. Deze trappen dienen in een ruimte te zijn ondergebracht, omgeven door schotten van klasse „A”. Alle openingen in deze schotten van het onderste dek af waarop ruimten voor accommodatie aanwezig zijn tot ten minste een hoogte waarop het open dek rechtstreeks toegankelijk is, moeten van doeltreffende middelen tot sluiting zijn voorzien, met de volgende uitzonderingen:

(1) een trap, die slechts twee dekken bedient, behoeft niet in een dergelijke ingesloten ruimte te zijn ondergebracht, indien de brandwerende waarde van het dek wordt behouden door het aanbrengen van doelmatige schotten of deuren op één dek;

(2) een trap die uitkomt in een ruimte voor algemeen gebruik behoeft ter plaatse niet door dergelijke schotten omgeven te zijn, indien zij zich geheel binnen die ruimte bevindt.

(ii) De gangen moeten in directe verbinding staan met de ingesloten ruimten, in welke de trappen zijn ondergebracht; in deze ruimten moet voldoende oppervlakte zijn om opstopping te voorkomen, waarbij rekening moet worden gehouden met het aantal personen waarvan verwacht kan worden dat het in geval van nood daarvan gebruik zal moeten maken; genoemde ruimten moeten zo weinig mogelijk accommodatie- of andere door schotten omgeven ruimte bevatten, waarin brand zou kunnen ontstaan.

(iii) Schotten van ingesloten ruimten waarin zich trappen bevinden, moeten een isolerend vermogen bezitten, dat ten genoegen is van de Administratie, rekening houdend met de aard van de belende ruimten. De middelen tot sluiting van de openingen in deze schotten moeten ten minste hetzelfde brandwerend vermogen bezitten als de schotten zelf. Deuren, met uitzondering van waterdichte deuren, moeten van het zelf-sluitende type zijn, zoals voorgeschreven voor de schotten van de verticale hoofdsecties, in overeenstemming met Voorschrift 38 van dit Hoofdstuk.

(iv) Hulptrappen, d.w.z. die welke geen deel uitmaken van de ontsappingsmogelijkheden die in Voorschrift 68 van dit Hoofd-

stuk worden gevraagd en die slechts twee dekken verbinden, moeten wat het constructieve deel betreft van staal zijn, behalve wanneer de Administratie in bijzondere gevallen het gebruik van ander geschikt materiaal toestaat. Zij behoeven niet ondergebracht te zijn in een door schotten omgeven ruimte, mits de brandwerende waarde van het dek wordt gehandhaafd door het aanbrengen van sprinklers ter plaatse.

Voorschrift 43

Bescherming van liften voor passagiers en dienstgebruik, verticale schachten voor licht en lucht, enz., in ruimten voor accommodatie en in dienstruimten
(Methoden I, II en III)

(a) Schachten voor passagiersliften en voor liften voor dienstgebruik, verticale schachten voor licht en lucht ten behoeve van passagiersruimten, enz., moeten uit schotten van klasse „A” bestaan. Deuren moeten van staal of ander gelijkwaardig materiaal zijn en in gesloten toestand weerstand tegen brand bieden, die ten minste even doeltreffend is als die van de schachten waarin zij zijn aangebracht.

(b) Liftschachten dienen zo te zijn aangebracht, dat zij het doordringen van rook en vlammen van het ene tussendek naar het andere beletten. Zij moeten van sluitingsmiddelen zijn voorzien waarmede de trek en de rookverspreiding onder controle gehouden kunnen worden. Het isoleren van liftschachten die binnen ingesloten ruimten voor trappen liggen, is niet verplicht.

(c) Wanneer er verbinding bestaat tussen een schacht voor licht en lucht en meer dan één tussendek en het, naar de mening van de Administratie, mogelijk is dat rook en vlammen van het ene tussendek naar het andere zullen doordringen, dienen doelmatig geplaatste rookkleppen te worden aangebracht, zodat elke ruimte in geval van brand kan worden geïsoleerd.

(d) Alle andere schachten (b.v. voor elektrische kabels) moeten zo uitgevoerd zijn, dat zij geen gelegenheid bieden dat brand zich van de ene ruimte tussen twee dekken of van de ene afdeling naar de andere verplaatst.

Voorschrift 44

Bescherming van controle-stations
(Methoden I, II en III)

Controle-stations moeten van de rest van het schip gescheiden worden door schotten en dekken van klasse „A”.

Voorschrift 45

*Bescherming van bergplaatsen enz.
(Methoden I, II en III)*

De begrenzingsschotten van bagageruimten, postkamers, bergplaatsen, verf- en lampenhutten, kombuizen en dergelijke ruimten moeten van klasse „A” zijn. Ruimten waarin zich zeer licht ontvlambare stoffen bevinden, moeten zo zijn gelegen, dat het gevaar voor passagiers en bemanning in geval van brand tot een minimum beperkt blijft.

Voorschrift 46

*Ramen en patrijspoorten
(Methoden I, II en III)*

(a) De randen van alle ramen en patrijspoorten die ruimten voor accommodatie van de buitenlucht scheiden, moeten van staal of ander geschikt materiaal zijn. Het glas moet door een metalen rand opgesloten zijn.

(b) Alle ramen en patrijspoorten in schotten binnen ruimten voor accommodatie moeten zodanig uitgevoerd zijn, dat zij eenzelfde weerstand bieden tegen brand als die welke is voorgeschreven voor de schotten waarin zij zijn aangebracht.

(c) In ruimten welke bevatten: (1) hoofd-voortstuwingswerktuigen, of (2) met olie gestookte ketels, of (3) hulpwerktuigen welke met inwendige verbranding werken met een gezamenlijk vermogen van 1000 paardekracht of meer, moeten de volgende maatregelen worden getroffen:

(i) schijnlichten moeten van buiten de ruimte gesloten kunnen worden;

(ii) glazen ramen of poorten in schijnlichten moeten voorzien zijn van blinden aan de buitenzijde, vast aan het schijnlicht verbonden en vervaardigd van staal of ander gelijkwaardig materiaal;

(iii) alle ramen, die door de Administratie in schachten van dergelijke ruimten worden toegelaten, moeten vaste ramen zijn, voorzien van een blind aan de buitenzijde, vast aan de schacht verbonden en vervaardigd van staal of ander gelijkwaardig materiaal;

(iv) in de ramen en schijnlichten, genoemd in sub-paragrafen (i), (ii) en (iii) van deze paragraaf, moet met draad versterkt glas worden gebruikt.

Voorschrift 47

*Ventilatie-systemen
(Methoden I, II en III)*

(a) De hoofdin- en uitlaten van alle ventilatie-systemen moeten in geval van brand buiten de ruimte, welke zij bedienen, gesloten

kunnen worden. In het algemeen moeten de fans voor ventilatie zo geplaatst zijn, dat de ventilatie-kanalen voor de verschillende ruimten binnen dezelfde verticale hoofdsectie blijven.

(b) Alle toestellen voor mechanische ventilatie, met uitzondering van die voor ladingruimten, ruimten voor machines en voor de extra systemen, die volgens paragraaf (d) van dit Voorschrift geëist zijn, moeten op twee plaatsen centraal buiten werking gesteld kunnen worden; deze twee plaatsen moeten zo ver als praktisch mogelijk is van elkaar verwijderd zijn. De mechanische ventilatie van de ruimten voor machines moet op twee plaatsen centraal bediend kunnen worden; een van deze bedieningsmiddelen moet van een plaats buiten de machineruimte behandeld kunnen worden.

(c) Afvoerkokers boven fornuizen moeten doeltreffend geïsoleerd zijn, daar waar zij door ruimten voor accommodatie lopen.

(d) Al het mogelijke dient te worden gedaan om te bereiken dat, in tussendekken buiten ruimten voor machines gelegen controle-stations, ventilatie, zicht en afwezigheid van rook gehandhaafd blijven, zodat in geval van brand de werktuigen en toestellen daarin gecontroleerd kunnen worden en op deugdelijke wijze blijven werken. Een extra geheel gescheiden systeem van luchtvervoer dient te worden voorzien voor deze controle-stations; de beide inlaatopeningen voor luchttoevoer moeten zo gelegen zijn, dat het gevaar dat zij gelijktijdig rook aanzuigen tot een minimum beperkt blijft. Dergelijke eisen behoeven niet te worden gesteld aan ruimten, gelegen op en openend naar een open dek, of daar waar plaatselijke sluitingsmiddelen zijn voorzien, die even doeltreffend zijn, zulks ter beoordeling van de Administratie.

Voorschrift 48

Constructie-details (Methoden I en III)

(a) Methode I.

Behalve in laadruimten, postkamers, bagageruimten of koel- en vrieskamers in dienstruimten, moeten alle beschietingen, stijlen, plafonds en isolaties van onbrandbaar materiaal zijn. De gezamenlijke inhoud van brandbare bekleding, lijstwerk, decoratieve versieringen en fineerhout in enige ruimte voor accommodatie of voor algemeen gebruik, mag niet groter zijn dan het volume, dat overeenkomt met een fineerbekleding van 2,54 millimeter (om een tiende duim) op de totale oppervlakte van de wanden en het plafond. Alle onbedekte oppervlakten in gangen en ingesloten ruimten voor trappen en in verborgen of ontoegankelijke ruimten moeten een lage vlamuitbreiding vertonen.

(b) Methode III.

Het gebruik van brandbare materialen van elke soort, zoals niet geïmpregneerd hout, fineerhout, brandbare plafonds, gordijnen, karpetten, enz. moet, zoveel als redelijkerwijze mogelijk en praktisch uitvoerbaar is, worden beperkt. In grote ruimten voor algemeen gebruik moeten de stijlen en balken van de wanden en plafonds van staal of gelijkwaardig materiaal zijn. Alle blootliggende oppervlakten in gangen en ingesloten ruimten voor trappen en in verborgen of ontoegankelijke ruimten moeten een lage vlamuitbreiding vertonen.

Voorschrift 49

Verschillende details
(Methoden I, II en III)

Voorschriften van toepassing op alle delen van het schip.

(a) Verven, vernissen en soortgelijke stoffen op basis van nitrocellulose of van enige andere zeer ontvlambare stof mogen niet worden toegepast.

(b) Pijpen, welke schotten van klasse „A” of van klasse „B” doorboren, moeten van een materiaal zijn vervaardigd dat door de Administratie is goedgekeurd, rekening houdende met de temperatuur waaraan de betrokken schotten weerstand moeten kunnen bieden. Pijpen waardoor olie of brandbare vloeistoffen worden gevoerd moeten van een materiaal zijn vervaardigd, dat door de Administratie is goedgekeurd, rekening houdende met het brandgevaar. Materialen, die gemakkelijk onbruikbaar worden door warmte, mogen niet worden gebruikt voor spui pijpen, sanitaire uitlaten en andere uitlaten, die dicht bij de indelingslastlijn liggen en waarvan smelten, in geval van brand, gevaar voor instromen van water zou medebrengen.

Voorschriften van toepassing op ruimten voor accommodatie en dienstruimten.

(c) (i) Luchtruimten, ingesloten achter wanden en beschietingen en tussen plafonds en dekken, moeten op geëigende wijze worden onderverdeeld door afstoppingen, die de trek tegengaan en die niet verder dan 13,73 meter (of 45 voet) uiteenliggen.

(ii) In verticale richting moeten zulke ruimten, met inbegrip van die achter beschietingen van trappenhuizen, schachten, enz. op elk dek worden afgestopt.

(d) De constructie van plafonds en schotten moet zodanig zijn, dat de brandrondedienst elke rookontwikkeling, ontstaan in verborgen en ontoegankelijke plaatsen, kan ontdekken zonder dat de doeltreffendheid van de brandbeveiliging daardoor wordt verminderd, met uitzondering van die plaatsen die naar het inzicht van de Administratie geen gevaar voor het ontstaan van brand opleveren.

(e) De verborgen oppervlakten van alle schotten, beschietingen, trappen en van alle grondhout, enz. in ruimten voor accommodatie moeten een lage vlamuitbreiding vertonen.

(f) Indien elektrische radiatoren worden gebruikt, moeten deze vast bevestigd zijn en zo zijn geconstrueerd, dat het brandgevaar tot een minimum wordt beperkt. Zulke radiatoren mogen niet voorzien zijn van een warmte-element dat zodanig bloot ligt, dat kleding, gordijnen of dergelijke stoffen geschroeid of in brand gezet kunnen worden door de door het element geleverde hitte.

Voorschrift 50

Films (Methoden I, II en III)

Film-materiaal op cellulose-basis mag aan boord niet in cinematografische installaties worden gebruikt.

Voorschrift 51

Automatische sprinkler-, brandalarm- en brandontdekkingssystemen (Methode II)

Op schepen waar Methode II wordt toegepast, moet een automatisch sprinkler- en brandalarmstelsel van een goedgekeurd type, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 59 van dit Hoofdstuk, op zodanige wijze worden aangebracht, dat alle gesloten ruimten bestemd voor het gebruik of de bediening van passagiers of bemanning worden beschermd, met uitzondering van ruimten, die vrijwel geen brandgevaar opleveren.

Voorschrift 52

Automatische brandalarm- en brandontdekkingssystemen (Methode III)

Op schepen waar Methode III wordt toegepast, moet een brandontdekkingssysteem van een goedgekeurd type op zodanige wijze worden aangebracht, dat het optreden van brand ontdekt wordt in alle gesloten ruimten, bestemd voor het gebruik of de bediening van passagiers of bemanning (met uitzondering van ruimten, die vrijwel geen brandgevaar opleveren) en dat het optreden of de aanwijzing van brand, evenals de plaats daarvan, automatisch gemeld worden op een of meer punten of controle-stations, waar dit het vlugst door de officieren en de bemanning kan worden waargenomen.

Voorschrift 53

Passagiersschepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren

(a) Schepen welke niet meer dan 36 passagiers vervoeren, moeten boven het bepaalde in Voorschrift 35 van dit Hoofdstuk, voldoen

aan Voorschriften 36, 37, 38, 40, 41, 43(a), 44, 45, 46, 49(a), (b) en (f) en 50 van dit Hoofdstuk. Waar volgens genoemde Voorschriften geïsoleerde schotten van klasse „A” vereist zijn, mag de Administratie genoegen nemen met een vermindering van de hoeveelheid isolatie ten opzichte van die, vereist in sub-paragraaf (c) (iv) van Voorschrift 35 van dit Hoofdstuk.

(b) Boven de verplichtingen, volgend uit de in paragraaf (a) genoemde Voorschriften, moeten de volgende voorzieningen worden getroffen:

(i) alle trappen en ontsnapingsmogelijkheden in ruimten voor accommodatie en dienstruimten moeten van staal of ander geschikt materiaal zijn;

(ii) mechanische ventilatie van ruimten voor machines moet gestopt kunnen worden op een gemakkelijk bereikbare plaats buiten deze ruimten;

(iii) behalve daar, waar alle schotten die ruimten van de accommodatie omsluiten, voldoen aan het gestelde in Voorschriften 39(a) en 48(a) van dit Hoofdstuk, moeten zulke schepen voorzien worden van een automatisch brandontdekkingssysteem, dat voldoet aan Voorschrift 52 van dit Hoofdstuk, terwijl in ruimten voor accommodatie de gangwanden van staal moeten zijn, of vervaardigd van panelen van klasse „B”.

Voorschrift 54

Vrachtschepen met een bruto inhoud van 4000 ton en meer

(a) De romp, bovenbouw, structurele schotten, dekken en dekhuisen moeten van staal zijn, behalve wanneer de Administratie in bijzondere gevallen, rekening houdende met het brandgevaar, het gebruik van ander geschikt materiaal zou toestaan.

(b) In ruimten voor accommodatie moeten de gangwanden van staal zijn of vervaardigd van panelen van klasse „B”.

(c) Dekbedekkingen binnen ruimten voor accommodatie op de dekken, die de bovenzijde van ruimten voor machines en laadruimen vormen, moeten van een materiaal zijn dat niet gemakkelijk ontbrandt.

(d) Binnen-trappen onder het blootgestelde dek moeten van staal of ander geschikt materiaal zijn. Liftschachten van bemanningsliften, die binnen de accommodatie liggen, moeten van staal of gelijkwaardig materiaal zijn.

(e) Schotten van kombuizen, verf- en lampenhutten, bootsmansbergplaatsen moeten, wanneer deze grenzen aan ruimten voor accommodatie en eventueel aan ruimten voor nood-generatoren, van staal of gelijkwaardig materiaal zijn.

(f) In ruimten voor accommodatie en voor machines mogen verven, vernissen en soortgelijke stoffen op basis van nitrocellulose of van enige andere zeer ontvlambare stof niet worden gebruikt.

(g) Pijpen, waardoor olie of brandbare vloeistoffen worden gevoerd, moeten van een materiaal zijn vervaardigd, dat door de Administratie is goedgekeurd, rekening houdende met het brandgevaar. Materialen, die gemakkelijk onbruikbaar worden door warmte, mogen niet worden gebruikt voor spuijpijpen, sanitaire uitlaten en andere uitlaten, die dicht bij de geladen lastlijn liggen en waarvan smelten, in geval van brand, gevaar voor instromen van water zou medebrengen.

(h) Indien elektrische radiatoren worden gebruikt, moeten deze vast bevestigd zijn, en zo zijn geconstrueerd, dat het brandgevaar tot een minimum wordt beperkt. Zulke radiatoren mogen niet zijn voorzien van een warmte-element dat zodanig bloot ligt, dat kleding, gordijnen of dergelijke stoffen geschroeid of in brand gezet kunnen worden door de door het element geleverde hitte.

(i) Film-materiaal op cellulose-basis mag aan boord niet in cinematografische installaties worden gebruikt.

(j) Mechanische ventilatie van ruimten voor machines moet gestopt kunnen worden van een gemakkelijk bereikbare plaats buiten deze ruimten.

DEEL E — OPSPOREN EN BLUSSEN VAN BRAND OP PASSAGIERSSCHEPEN EN VRACHTSCHEPEN

(Deel E is van toepassing op passagiersschepen en vrachtschepen met uitzondering van Voorschriften 59 en 64, die alleen op passagiersschepen toepasselijk zijn en Voorschrift 65, dat alleen voor vrachtschepen geldt)

Opmerking: Voorschriften 56 tot en met 63 geven de voorwaarden weer, waaraan de middelen genoemd in Voorschriften 64 en 65 moeten voldoen.

Voorschrift 55

Omschrijvingen

In dit Deel van dit Hoofdstuk wordt, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, verstaan onder

(a) de lengte van het schip: de lengte gemeten tussen de loodlijnen;

(b) voorgeschreven of vereist: zoals voorgeschreven of vereist in dit Hoofdstuk.

Voorschrift 56

Pompen, brandblusleidingen, brandkranen en brandslangen

(a) Totale capaciteit van brandbluspompen.

(i) Op een passagiersschip moeten de voorgeschreven brandbluspompen in staat zijn onder de vereiste druk, als hierna in dit Voorschrift vastgesteld, een totale hoeveelheid water voor brandblusdoeleinden te leveren van niet minder dan tweederde van de totale voorgeschreven hoeveelheid, welke door de lenspompen moet kunnen worden opgebracht voor lensdoeleinden.

(ii) Op een vrachtschip moeten de voorgeschreven brandbluspompen, met uitzondering van de noodbrandbluspomp (indien aanwezig), in staat zijn voor brandblusdoeleinden een totale hoeveelheid water te leveren van niet minder dan vierderde van de hoeveelheid, welke voor lensdoeleinden in Voorschrift 18 van dit Hoofdstuk voorgeschreven is voor elk der onafhankelijk werktuiglijk gedreven lenspompen op passagiersschepen met dezelfde hoofdafmetingen. In plaats van de omschrijvingen aangegeven voor L, B en D in paragraaf (i) van Voorschrift 18 van dit Hoofdstuk, moeten de volgende omschrijvingen worden toegepast:

L = lengte tussen de loodlijnen

B = grootste breedte naar de mal

D = holte tot het schottendek midscheeps.

Op geen vrachtschip behoeft echter de vereiste totale capaciteit der brandbluspompen groter te zijn dan 180 ton per uur.

(b) Brandbluspompen

(i) Brandbluspompen moeten onafhankelijk gedreven worden. Sanitaire, ballast-, lens- of algemene dienstpompen mogen worden aanvaard als brandbluspompen, mits zij onder normale omstandigheden niet worden gebruikt voor het pompen van olie en, indien zij bijwijken voor dit doel moeten worden gebezigd, doelmatige verwisselinrichtingen zijn aangebracht.

(ii) Elke voorgeschreven brandbluspomp (behalve een noodbrandbluspomp vereist volgens Voorschrift 65 van dit Hoofdstuk) moet een capaciteit hebben van niet minder dan 80 percent van de vereiste totale capaciteit, gedeeld door het aantal vereiste brandbluspompen, en moet in elk geval in staat zijn om ten minste de twee voorgeschreven waterstralen te leveren. Deze brandbluspompen moeten in staat zijn de hoofdbrandblusleiding onder de voorgeschreven voorwaarden van water te voorzien.

Wanneer meer pompen zijn opgesteld dan is voorgeschreven moet de capaciteit daarvan zijn goedgekeurd door de Administratie.

(iii) Brandbluspompen moeten alle van ontlastkleppen worden voorzien, als zij in staat zijn een druk te leveren welke de druk overtreft, voor welke de brandblusleidingen, brandkranen en brandslan-

gen zijn ontworpen. Deze ontlastkleppen moeten op zodanige plaats zijn aangebracht en afgesteld, dat een te hoge druk in enig deel van de hoofdbrandblusleiding wordt voorkomen.

(c) Druk in de hoofdbrandblusleiding

(i) De middellijn van de hoofdbrandblusleiding en van de aftakkingen daarvan moet voldoende zijn voor een doelmatige verwerking van de maximum voorgeschreven opbrengst van twee gelijktijdig werkende brandbluspompen, doch op vrachtschepen behoeft deze middellijn slechts voldoende te zijn voor een opbrengst van niet meer dan 140 ton per uur.

(ii) Wanneer de twee pompen tegelijk tewerk staande op de brandblusleiding daardoor een opbrengst leveren als aangegeven in lid (i) van deze paragraaf, welke opbrengst verwerkt wordt door straalspijpen als omschreven in paragraaf (g) van dit Voorschrift, en door welk stel brandkranen ook, die in elkaars nabijheid zijn gelegen, moeten bij alle brandkranen ten minste de volgende drukken kunnen worden gehandhaafd:

Passagiersschepen:

met een bruto inhoud van 4000 ton en meer:	3,2 kg. per vierk. centimeter (of 45 pond per vierk. inch)
met een bruto inhoud van 1000 ton en meer, doch minder dan 4000 ton:	2,8 kg. per vierk. centimeter (of 40 pond per vierk. inch)
minder dan 1000 ton:	Ten genoegen van de Administratie.

Vrachtschepen:

met een bruto inhoud van 6000 ton en meer:	2,8 kg. per vierk. centimeter (of 40 pond per vierk. inch)
met een bruto inhoud van 1000 ton en meer, doch minder dan 6000 ton:	2,6 kg. per vierk. centimeter (of 37 pond per vierk. inch)
minder dan 1000 ton:	Ten genoegen van de Administratie.

(d) Aantal en plaats van de brandkranen

Het aantal en de plaats van de brandkranen moeten zodanig zijn dat met ten minste twee stralen water, niet afkomstig uit dezelfde brandkraan, waarbij voor een dezer stralen slechts één slanglengte mag worden gebruikt, elk deel van het schip, dat gedurende de vaart onder normale omstandigheden toegankelijk is voor passagiers of bemanning, bereikt kan worden.

(e) Brandblusleidingen en brandkranen

(i) De hoofdbrandblusleidingen mogen, tenzij afdoende beschermd, niet worden vervaardigd van materialen die niet hittebesten-

dig zijn. Brandblusleidingen en brandkranen moeten zodanig geplaatst zijn dat de brandslangen gemakkelijk aan te koppelen zijn. Op schepen, die deklading kunnen vervoeren, moet de plaats der brandkranen zodanig zijn, dat zij altijd gemakkelijk toegankelijk blijven en de leidingen moeten, zo veel als praktisch mogelijk, zodanig zijn aangelegd, dat het gevaar voor beschadiging door zulk een lading wordt vermeden. Brandslangkoppelingen en straalpijpen moeten volledig onderling verwisselbaar zijn, tenzij voor elke brandkraan een bijbehorende brandslang met straalpijp is voorzien.

(ii) Kranen of afsluiters moeten zodanig op de pijpen zijn aangebracht, dat elke brandslang kan worden afgenomen terwijl de brandbluspompen tewerk staan.

(f) Brandslangen

Brandslangen moeten vervaardigd zijn van materiaal dat door de Administratie is goedgekeurd en voldoende lang zijn om een waterstraal te kunnen werpen in alle ruimten waarvoor zij bestemd mochten zijn. Hun maximum lengte moet ten minste van de Administratie zijn. Elke brandslang moet zijn voorzien van een straalpijp en de nodige koppelingen. Slangen, die in deze Voorschriften zijn aangeduid als „brandslangen”, moeten tezamen met de benodigde onderdelen en gereedschappen gereed voor gebruik worden gehouden op opvallende plaatsen nabij de brandkranen of slangaansluitingen.

(g) Straalpijpen

(i) Voor de doeleinden omschreven in dit Deel moeten straalpijpen worden gebruikt met standaard spuitopeningen van 12 mm. (of $\frac{1}{2}$ inch), 16 mm. (of $\frac{5}{8}$ inch) en 20 mm. (of $\frac{3}{4}$ inch), dan wel met spuitopeningen van een diameter die hier zo dicht mogelijk bij ligt. Straalpijpen met een spuitopening van grotere diameter mogen worden toegestaan, mits voldaan wordt aan sub-paragraaf (b) (ii) van dit Voorschrift.

(ii) In accommodatie- en dienstruimten behoeft de spuitopening der straalpijpen niet groter te zijn dan 12 mm. (of $\frac{1}{2}$ inch).

(iii) In ruimten voor machinerieën en ruimten op open dekken moet de afmeting der straalpijpen zodanig zijn, dat met twee stralen water bij de druk genoemd in paragraaf (c) van dit Voorschrift met de kleinste pomp een zo groot mogelijke hoeveelheid water kan worden geleverd.

(h) Internationale walaansluiting.

De internationale walaansluiting, voorgeschreven in paragraaf (d) van Voorschrift 64 en paragraaf (d) van Voorschrift 65 van dit Hoofdstuk om te worden aangebracht aan boord van het schip, moet vervaardigd zijn in overeenstemming met de volgende omschrijving en met de bijgevoegde schets.

Uitwendige flensdiameter: 178 mm. (of 7 inches)

Inwendige flensdiameter: 64 mm. (of 2½ inches)

Diameter van de steekcirkel der bouten: 132 mm. (of 5¼ inches)

Boutgaten: 4 gaten van 19 mm. (of ¾ inch) middellijn, aangebracht op onderling gelijke afstanden, met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek.

Flensdikte: ten minste 14,5 mm. (of 9/16 inch)

Bouten: 4, elk van 16 mm (of ⅝ inch) middellijn, 50 mm. (of 2 inches) lang.

Flensoppervlak: vlak.

10,5 kg. per vierk. centimeter (of 150 pond per vierk. inch).

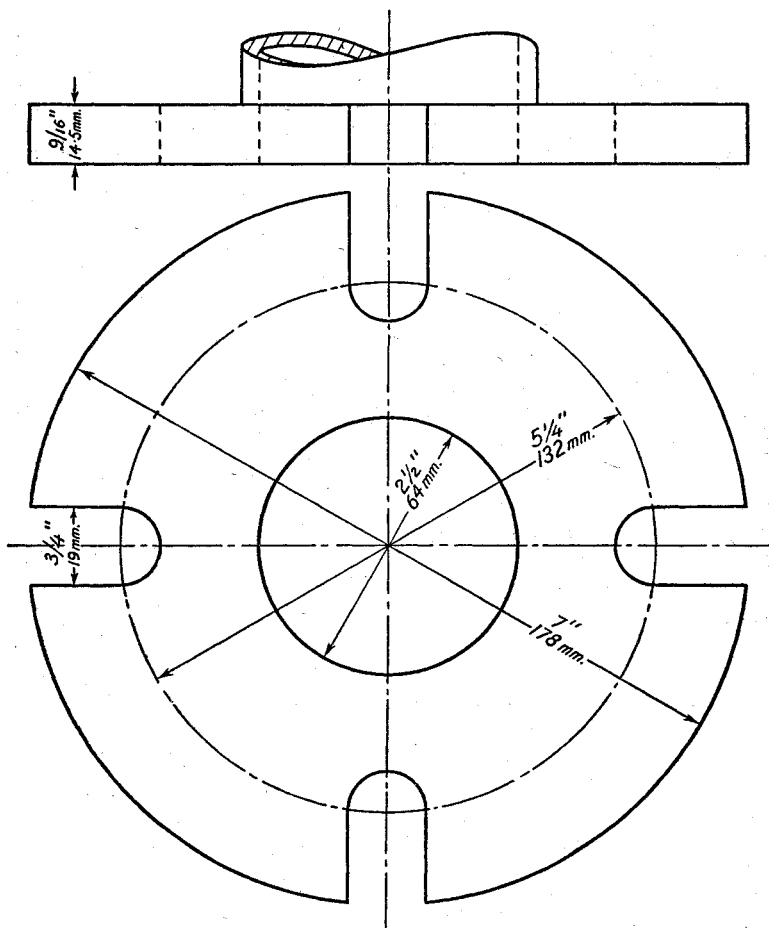
Materiaal: elk materiaal geschikt voor een werkdruk tot en met

Flenspakking: elke pakking geschikt voor een werkdruk tot en met 10,5 kg. per vierk. centimeter (of 150 pond per vierk. inch).

Het verbindingstuk moet zijn vervaardigd van materiaal, geschikt voor een werkdruk van 10,5 kilogram per vierk. centimeter (of 150 pond per vierk. inch). De flens moet aan één zijde vlak zijn; op de andere zijde moet een koppeling, passend op de scheepsbrandkranen en -brandslangen, permanent zijn aangebracht. Het verbindingstuk moet aan boord van het schip bewaard worden tezamen met een flenspakking geschikt voor een werkdruk van 10,5 kilogram per vierk. centimeter (of 150 pond per vierk. inch), alsmede met vier 16 mm. (of ⅝ inch) bouten, 50 mm. (of 2 inches) lang en acht sluitringen.

Voorschrift 56(h)

Internationale Walaansluiting (schip)



Voorschrift 57

Brandblustoestellen (draagbare en niet-draagbare)

(a) Soort en inrichting van alle brandblustoestellen moeten zijn goedgekeurd.

(i) de inhoud van de voorgeschreven draagbare brandblustoestellen met vloeibare blusstof mag niet groter zijn dan 13½ liter (of 3 gallons) en niet minder dan 9 liter (of 2 gallons). Brandblustoestellen van een andere soort moeten ten minste even goed draagbaar zijn als de vloeistoftoestellen van 13½ liter (of 3 gallons) en moeten wat hun bluskracht betreft ten minste gelijkwaardig zijn aan die van een vloeistoftoestel van 9 liter (of 2 gallons).

(ii) De gelijkwaardigheid van brandblustoestellen wordt bepaald door de Administratie.

(b) Een aantal reserve-vullingen, in overeenstemming met daar-toe door de Administratie te geven voorschriften, moet aanwezig zijn.

(c) Brandblustoestellen gevuld met een blusstof welke uit zichzelf of bij gebruik gassen afgeeft, die schadelijk voor de gezondheid zijn, mogen niet worden toegelaten. Voor radiohutten en schakelborden mogen met toestemming van de Administratie brandblustoestellen worden toegelaten met een inhoud van niet meer dan 1,136 liter (of 1 quart) tetrachloorkoolstof of een dergelijke blusstof, met dien verstande dat dergelijke toestellen alleen als extra toestellen boven die, in dit Deel van dit Hoofdstuk voorgeschreven, aanwezig mogen zijn.

(d) Brandblustoestellen moeten periodiek worden nagezien en worden onderworpen aan de beproevingen, welke de Administratie kan voorschrijven.

(e) Eén van de draagbare brandblustoestellen, welke voor het gebruik in een bepaalde ruimte zijn bestemd, moet nabij de toegang tot die ruimte worden geplaatst.

Voorschrift 58

Verstikkend gas of stoom voor ruimten voor machinerieën en laadruimen

(a) Wanneer voor brandblusdoeleinden voorzieningen getroffen zijn voor de toelating van gas of stoom in ruimten voor machinerieën en laadruimen, moeten de nodige aanvoerleidingen voor gas of stoom van bedieningsafsluiters of -kranen zijn voorzien, die zodanig zijn geplaatst dat zij gemakkelijk bereikbaar zijn en het gebruik ervan niet spoedig kan worden onmogelijk gemaakt na het uitbreken van een brand.

Deze bedieningsafsluiters of -kranen moeten zodanig gemerkt zijn, dat daardoor duidelijk wordt aangegeven, naar welke afdelingen de leidingen voeren. Doelmatige voorzieningen moeten worden getroffen teneinde door onachtzaamheid toelaten van gas of stoom in een afdeling te voorkomen. Wanneer laadruimten, waarin verstikkend gas of stoom voor brandbescherming kan worden toegelaten, gebruikt worden als passagiersruimten moet de leiding, waardoor het gas of de stoom naar deze ruimte wordt gevoerd, door een blinde flens zijn afgesloten gedurende de tijd dat de ruimte als passagiersruimte in gebruik is.

(b) De leidingen moeten zodanig gelegd zijn, dat zij een doelmatige verdeling van het verstikkend gas of de stoom waarborgen. Waar stoom wordt gebruikt moeten in grote ruimten ten minste twee aanvoerpijpen zijn, één in het voorste deel en één in het achterste deel; de pijpen moeten tot onder in het ruim leiden, zover mogelijk verwijderd van de huid.

(c) (i) Waar koolzuur als brandblusmiddel in laadruimen wordt gebruikt, moet de beschikbare hoeveelheid zo groot zijn, dat het vrije gas een volume heeft van ten minste 30 percent van de bruto inhoud van het grootste laadruim, hetwelk luchtdicht kan worden afgesloten.

(ii) Waar koolzuur als brandblusmiddel gebruikt wordt in ruimten waarin ketels of werktuigen met inwendige verbranding zijn opgesteld, moet de hoeveelheid voldoende zijn voor het produceren van een hoeveelheid vrij gas ten minste gelijk aan de grootste van de volgende hoeveelheden t.w.:

(1) 40 percent van de bruto inhoud van de grootste ruimte, met inbegrip van de ruimte van de schacht tot de hoogte waar het horizontaal oppervlak daarvan 40 percent of minder is van dat van de betrokken ruimte; of

(2) 35 percent van de gehele inhoud van de grootste ruimte met inbegrip van de schacht,

met dien verstande dat de bovengenoemde percentages mogen worden verminderd tot respectievelijk 35 percent en 30 percent voor vrachtschepen met een bruto inhoud van minder dan 2000 ton en voorts met dien verstande dat, wanneer twee of meer ruimten waarin ketels of werktuigen met inwendige verbranding zijn opgesteld niet volkomen van elkaar zijn gescheiden, deze ruimten tezamen zullen worden beschouwd als één afdeling.

(iii) Wanneer koolzuur wordt gebruikt als brandblusmiddel zowel voor laadruimen als voor ruimten, waarin ketels of werktuigen met inwendige verbranding zijn opgesteld, behoeft de hoeveelheid gas niet groter te zijn, dan de grootste hoeveelheid voorgeschreven of voor het grootste laadruim of voor de grootste ruimte, waarin ketels of werktuigen zijn opgesteld..

(iv) Voor de toepassing van deze paragraaf moet het volume van vrij gas op 0,56 kub. meter per kilogram (of 9 kubieke voet per pond) worden gesteld.

(v) Wanneer koolzuur als brandblusmiddel wordt gebruikt voor ruimten, waarin ketels of werktuigen met inwendige verbranding zijn opgesteld, moeten de vaste pijpleidingen daarvan zodanig zijn uitgevoerd dat 85 percent van de voorgeschreven hoeveelheid gas binnen twee minuten in de betrokken ruimte kan worden toegelaten.

(d) Waar een generator voor de vorming van inert gas wordt gebruikt voor de gasvoorziening van een vaste brandblusinstallatie voor verstikkend gas voor laadruimen, moet deze generator in staat zijn per uur een hoeveelheid vrij gas, ten minste gelijk aan 25 percent van de bruto inhoud van het grootste hierop aangesloten laadruim, te leveren gedurende een tijd van 72 uren.

(e) Wanneer stoom als brandblusmiddel in laadruimen wordt gebruikt moet(en) de voor de stoomproductie beschikbare ketel(s) een hoeveelheid stoom kunnen leveren van ten minste 1 kilogram voor elke 0,75 kub. meter (of 1 pond per uur voor elke 12 kub. voet) van de bruto inhoud van het grootste laadruim van het schip. Bovendien moet aan de Administratie worden aangetoond, dat stoom steeds onmiddellijk beschikbaar is en niet afhankelijk is van het ontsteken van ketels en dat de stoom bij voortdurend in de voorgeschreven hoeveelheid kan worden geleverd tot het eind van de reis, boven de hoeveelheid nodig voor het normale bedrijf, met inbegrip van de voortstuwing en dat voorzieningen zijn getroffen voor extra voedingwater om aan deze eis te kunnen voldoen.

(f) Voorzieningen moeten worden getroffen, opdat een hoorbare waarschuwing wordt gegeven wanneer verstikkend gas wordt toegelaten in een werkruimte.

Voorschrift 59

Automatische sprinkler-inrichtingen op passagiersschepen

(a) Elke automatische watersprinkler-inrichting voor brandblusdoeleinden, vereist volgens Voorschrift 51 van dit Hoofdstuk, moet steeds voor onmiddellijk gebruik gereed zijn en generlei handeling van de zijde van de bemanning moet nodig zijn om de inrichting in werking te stellen. Waar een dergelijke inrichting is aangebracht, moet daarin steeds de nodige druk worden onderhouden en moeten middelen voorzien zijn waardoor een voortdurende watertoevoer is verzekerd.

(b) Het leidingsysteem moet in een aantal secties — ter beoordeling van de Administratie — zijn onderverdeeld en automatische alarm-inrichtingen, die het ontstaan of de aanwezigheid van een brand en de plaats ervan aantonen, moeten op één of meer doelmatige punten of stations zijn aangebracht.

(c) De pomp of pompen, welke het spuiten van de sprinkler-elementen onderhouden, moeten automatisch gaan werken, zodra een drukval in het leidingsysteem optreedt. Er moet een verbindingsleiding van de hoofdbrandblusleiding naar de sprinklerleiding worden aangebracht; in deze verbindingsleiding moeten een afsluiter en een terugslagklep aanwezig zijn waarvan eerstgenoemde moet zijn voorzien van een borginrichting met slot.

(d) Elke pomp moet in staat zijn doorlopend een voldoende hoeveelheid water onder de juiste druk bij de sprinkler-elementen op te brengen, wanneer een door de Administratie te bepalen aantal elementen in werking is.

(e) Er moeten ten minste twee krachtbronnen zijn voor het aandrijven van zeewaterpompen, luchtcompressoren en automatische alarmtoestellen. Waar elektrische krachtbronnen worden gebruikt, moeten deze bestaan uit een hoofdgenerator en een nood-krachtbron. Eén voeding moet zijn aangesloten op het hoofdschakelbord met afzonderlijke voedingskabels, welke uitsluitend voor dat doel worden gebruikt. Deze voedingskabels moeten zijn aangesloten op een omschakelaar nabij de sprinklerpomp en de omschakelaar moet in normale omstandigheden in de stand voor aansluiting op de kabel van het noodschakelbord gesteld zijn. De omschakelaar moet van een duidelijke naamplaat zijn voorzien; andere schakelaars mogen niet in deze voedingskabels worden aangebracht.

(f) Sprinkler-elementen moeten in werking komen bij temperaturen, vast te stellen door de Administratie. Doelmatige middelen voor periodieke beproevingen van alle automatische inrichtingen moeten beschikbaar zijn.

(g) Waar Methode II voor brandbescherming is toegepast op een passagiersschip waarbij voor de bovenbouw een aluminiumalliage is gebruikt, moet de gehele sprinkler-eenheid met inbegrip van sprinkler-pomp, tank en luchtcompressor ten genoegen van de Administratie zijn opgesteld op een plaats, voldoende verwijderd van de ruimten voor de voortstuwing. Als de voedingskabels van de nood-krachtbron naar de sprinkler-eenheid door ruimten zijn geleid waarin gevaar voor brand aanwezig is, moeten deze kabels brandbestendig zijn.

Voorschrift 60

Vast opgestelde schuim-brandblusinstallaties

(a) Elke voorgeschreven vast opgestelde schuim-brandblusinstallatie moet in staat zijn tot het opbrengen van een hoeveelheid schuim, voldoende om het grootste oppervlak, waarover brandstofolie zich kan verspreiden, te bedekken met een laag van 15 centimeter (of 6 inches) dikte.

(b) Een dergelijke installatie moet kunnen worden bediend op (een) gemakkelijk toegankelijke plaats(en) buiten de door de installatie tegen brand beschermde ruimte; de toegang tot deze plaats(en) mag niet gemakkelijk door het uitbreken van een brand kunnen worden versperd.

Voorschrift 61

Brand-ontdekkingsinrichtingen

(a) Alle voorgeschreven brand-ontdekkingsinrichtingen moeten automatisch het aanwezig zijn of de verschijnselen van brand en de plaats ervan kunnen aantonen. Verklikker-toestellen moeten centraal zijn geplaatst op de brug of op andere controle-stations, die van een directe verbinding met de brug zijn voorzien. De Administratie kan toestaan, dat de verklikkers over verschillende stations worden verdeeld.

(b) Op passagiersschepen moet de elektrische uitrusting, welke voor het bedrijf van de voorgeschreven brand-ontdekkingsinrichtingen wordt gebruikt, kunnen worden bediend door twee krachtbronnen, waarvan één een noodkrachtbron moet zijn.

(c) Door de alarminrichting moeten zowel hoorbare als zichtbare seinen op de hoofd-stations genoemd in paragraaf (a) van dit Voorschrift in werking worden gesteld. Ontdekkingsinrichtingen voor laadruimen behoeven niet van hoorbare alarmseinen te worden voorzien.

Voorschrift 62

Vast ingebouwde sproei-inrichtingen voor water onder druk voor machinekamers en ketelruimen

(a) Vast ingebouwde sproei-inrichtingen voor water onder druk voor ketelruimen waarin oliegestookte ketels en machinekamers, waarin werktuigen met inwendige verbranding zijn opgesteld, moeten zijn voorzien van sproeiers van een goedgekeurd type.

(b) Het aantal en de plaats van de sproeiers moeten ten genoegen van de Administratie zijn en zodanig dat een doelmatige verspreiding van het water in de te beschermen ruimten is verzekerd. Sproeiers moeten worden aangebracht boven de bilges, tanktoppen en andere oppervlakken waarover zich olie kan verspreiden en ook boven de belangrijkste andere brandgevaarlijke plaatsen in deze ruimten.

(c) Het leidingsysteem mag worden onderverdeeld in secties, waarvan de verdeelkasten moeten worden bediend op gemakkelijk toegankelijke plaatsen buiten de beschermde ruimten; de toegang tot deze plaatsen mag niet gemakkelijk door het uitbreken van een brand kunnen worden versperd.

(d) Het water in het leidingsysteem moet onder de benodigde druk worden gehouden en de pomp, welke het water voor de sproeiers levert, moet automatisch gaan werken, indien een drukval in het systeem optreedt.

(e) De pomp moet in staat zijn om met de noodzakelijke druk alle secties, die zich in enige te beschermen afdeling bevinden, tegelijk van water te voorzien. De pomp en de bedieningsorganen ervan moeten zijn opgesteld buiten de beschermde ruimte of ruimten. Het mag niet mogelijk zijn dat een brand in de beschermde ruimte of ruimten de betrokken watersproei-inrichting buiten werking kan stellen.

(f) Bijzondere voorzorgen moeten worden genomen om te voorkomen dat de sproeiers verstopt raken door vuil in het water of door vertering in pijpen, sproeiers, afsluiters en pomp.

Voorschrift 63

Brandweerruitrusting

(a) Een brandweerruitrusting moet bestaan uit een ademhalingsstoestel, een reddinglijn, een veiligheidsklep en een brandbijl, als omschreven in dit Voorschrift.

(b) Een ademhalingstoestel moet van een goedgekeurd type zijn en mag zijn:

(i) een rookhelm of rookmasker, voorzien van een doelmatige luchtpomp en een luchtslang met een lengte, voldoende om van het open dek, goed vrij van luiken of deuropeningen, elk deel van de laadruimten of de voortstuwingsruimten te kunnen bereiken. Als een slang langer dan 36 meter (of 120 voet) nodig zou zijn teneinde aan deze sub-paragraaf te voldoen, moet een onafhankelijk werkend ademhalingstoestel daarvoor in de plaats komen of — ter beslissing van de Administratie — als extra worden verstrekt.

(ii) een onafhankelijk werkend ademhalingstoestel dat gedurende zekere tijd, waarvan de duur moet worden bepaald door de Administratie, moet kunnen werken.

(c) Elk ademhalingstoestel moet zijn voorzien van een brandbestendige reddinglijn van voldoende lengte en sterkte, die aan de gordel of de draagriemen is bevestigd met een klikhaak.

(d) Veiligheidslampen (handlampen) moeten van een goedgekeurd type zijn. Deze lampen moeten elektrische lampen zijn met een brandduur van ten minste drie uren.

(e) De brandbijl moet ten genoegen van de Administratie zijn.

Voorschrift 64*Bepalingen voor passagiersschepen**(a) Rondedienst en brandontdekking*

(i) Een doeltreffende brandrondedienst moet worden onderhouden op alle passagiersschepen, opdat elk uitbreken van brand snel wordt ontdekt. Niet automatische brandalarmtoestellen, welke de brandrondedienst in staat stellen onmiddellijk alarm te maken op de brug of de brand-controlestations, moeten, verdeeld over de passagiers- en bemanningsverblijven, worden aangebracht.

(ii) Een goedgekeurd brandalarm- of brandontdekkingssysteem moet worden aangebracht, welk systeem automatisch de aanwezigheid of verschijnselen van brand en de plaats ervan in elk deel van het schip, dat volgens de opvatting van de Administratie niet toegankelijk is voor de brandrondedienst, aantoon op één of meer doelmatige plaatsen of stations, waar zulks op de snelste wijze door officieren en bemanning kan worden opgemerkt, behalve wanneer ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond, dat het schip voor reizen van een zo korte duur wordt gebruikt, dat het onredelijk zou zijn deze bepaling toe te passen.

(b) Brandbluspompen en -leidingen

Een passagiersschip moet zijn uitgerust met brandbluspompen, brandblusleidingen, brandkranen en brandslangen, die voldoen aan Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk en aan de volgende eisen:

(i) Een passagiersschip met een bruto inhoud van 4000 ton en meer moet zijn voorzien van ten minste drie onafhankelijk gedreven brandbluspompen en elk passagiersschip met een bruto inhoud van minder dan 4000 ton van ten minste twee dergelijke pompen.

(ii) Op een passagiersschip met een bruto inhoud van 1000 ton en meer moet het samenstel van zee-inlaten, pompen en krachtbronnen voor hun aandrijving zodanig zijn, dat een brand in enige afdeling niet alle pompen buiten werking kan stellen.

(iii) Op een passagiersschip met een bruto inhoud van minder dan 1000 ton moet de inrichting ten genoegen van de Administratie zijn.

(c) Brandkranen, brandslangen en straalpijpen

(i) Een passagiersschip moet zijn uitgerust met een aantal brandslangen, hetwelk door de Administratie voldoende wordt geoordeeld. Er moet ten minste één brandslang zijn voor elke brandkraan, welke volgens paragraaf (d) van Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk wordt voorgeschreven en deze slangen mogen alleen worden gebruikt voor brandblusdoeleinden of voor het beproeven van de brandblusinrichting bij oefeningen of inspecties.

(ii) In accommodatie- en dienruimten en ruimten voor machinerieën moeten het aantal en de plaats der brandkranen zodanig zijn, dat aan de voorschriften van paragraaf (d) van Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk kan worden voldaan wanneer alle waterdichte deuren en alle deuren in de verticale hoofdbrandschotten gesloten zijn.

(iii) Op een passagiersschip moet de inrichting zo zijn, dat elk deel van elke ladingruimte met ten minste twee stralen water kan worden bereikt, als deze ruimten ledig zijn.

(iv) Alle brandkranen in de ruimten voor machinerieën van passagiersschepen met oliegestookte ketels of verbrandingsmotoren en soortgelijke voortstuwingswerktuigen moeten zijn uitgerust met slangen, die behalve van de straalpijpen voorgeschreven in paragraaf (f) van Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk zijn voorzien van straalpijpen geschikt voor sproeien dan wel van straalpijpen, die voor beide doeleinden kunnen worden gebruikt.

(d) Internationale wal-aansluiting

(i) Een passagiersschip met een bruto inhoud van 1000 ton of meer moet zijn uitgerust met ten minste één internationale wal-aansluiting, die voldoet aan Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk.

(e) Draagbare extincteurs in accommodatie- en dienruimten

Op een passagiersschip moeten in accommodatie- en dienruimten zo veel goedgekeurde draagbare extincteurs beschikbaar zijn als door de Administratie doelmatig en voldoende wordt geoordeeld.

(f) Vast aangebrachte brandblusinrichtingen voor laadruimten

(i) De ladingruimten van passagiersschepen met een bruto inhoud van 1000 ton en meer moeten zijn beschermd door een vast aangebracht systeem voor het toelaten van verstikkend gas, hetwelk voldoet aan Voorschrift 58 van dit Hoofdstuk.

(ii) Wanneer ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond dat een passagiersschip voor reizen van zo korte duur wordt gebezigd, dat het onredelijk zou zijn de bepalingen van sub-paragraaf (i) van deze paragraaf toe te passen en eveneens op passagiersschepen met een bruto inhoud van minder dan 1000 ton, moeten de voorzieningen voor ladingruimten ten genoegen van de Administratie zijn.

(g) Brandblusinrichtingen in ketelruimen, enz.

Waar oliegestookte hoofd- of hulpketels zijn opgesteld, of in ruimten waarin oliestookinrichtingen of oliebezinktanks aanwezig zijn moeten op passagiersschepen de hierna genoemde voorzieningen zijn getroffen.

(i) Er moet één van de volgende vast aangebrachte brandblusinstallaties aanwezig zijn:

(1) Een sproei-inrichting voor water onder druk, die voldoet aan Voorschrift 62 van dit Hoofdstuk.

(2) Een brandblusinstallatie voor verstikkend gas, die voldoet aan Voorschrift 58 van dit Hoofdstuk.

(3) Een vast aangebrachte schuim-installatie, die voldoet aan Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk. (Door de Administratie kunnen hierbij vast aangebrachte of verplaatsbare sproei-inrichtingen voor water of schuim ten behoeve van het bestrijden van brand boven de vloerplaten worden voorgeschreven).

Indien de machinekamers en ketelruimen niet volkomen van elkaar zijn gescheiden, of wanneer brandstofolie van het ketelruim in de machinekamer kan vloeien, moeten bij elk der evengenoemde voorzieningen de betrokken machine- en ketelruimten tezamen als één afdeling worden beschouwd.

(ii) Er moeten ten minste twee goedgekeurde draagbare extincteurs, werkend met schuim of een ander goedgekeurd blusmiddel, geschikt voor het blussen van oliebranden, aanwezig zijn op elke stookplaats van elk ketelruim en in elke ruimte waarin een deel van de oliestookinstallatie is ondergebracht. Er moet ten minste één goedgekeurde schuimblus-extincteur met een inhoud van ten minste 136 liter (of 30 gallons) of een daaraan gelijkwaardig gesteld toestel in elk ketelruim aanwezig zijn. Deze toestellen moeten zijn voorzien van op haspels aangebrachte slangen, die lang genoeg zijn om elk deel van het ketelruim en ruimten waarin enig deel van de oliestookinstallatie is ondergebracht, te kunnen bereiken.

(iii) Op elke stookplaats moet een bak aanwezig zijn gevuld met zand, zaagsel doordrenkt met soda of een andere goedgekeurde droge stof in een hoeveelheid als door de Administratie kan worden voorgeschreven. In plaats hiervan mag een goedgekeurde draagbare extincteur worden verstrekt.

(h) Brandbestrijdingsmiddelen in ruimten waarin inwendige verbrandingsmotoren of soortgelijke werktuigen zijn opgesteld

Waar inwendige verbrandingsmotoren of soortgelijke werktuigen worden gebezigd, hetzij (1) als hoofd-voortstuwingswerktuigen hetzij (2) als hulpwerktuigen bestemd voor een totaal vermogen van niet minder dan 1000 rempaardekrachten, moeten op een passagiersschip de volgende voorzieningen zijn getroffen:

(i) Er moet één van de vast aangebrachte inrichtingen als voorgeschreven in sub-paragraaf (g) (i) van dit Voorschrift, aanwezig zijn.

(ii) Er moet in elke machineruimte één goedgekeurde schuimblus-extincteur met een inhoud van tenminste 45 liter (of 10 gallons) of een daaraan gelijkwaardig gesteld toestel aanwezig zijn en bovendien één goedgekeurde draagbare schuimblus-extincteur voor elke 1000 rempaardekrachten der machines of gedeelte daarvan, doch het totale aantal aldus ter beschikking te stellen draagbare extincteurs mag niet kleiner zijn dan twee en behoeft niet groter te zijn dan zes.

(i) *Brandbestrijdingsinrichtingen in ruimten, waarin stoomturbines zijn opgesteld en voor welke ruimten generlei vast aangebrachte brandblusinstallatie is voorgeschreven*

De Administratie moet in het bijzonder aandacht schenken aan de brandblusvoorzieningen voor ruimten, waarin stoomturbines zijn opgesteld en welke ruimten door waterdichte schotten van ketelruimen zijn gescheiden.

(j) *Brandweeruitrustingen*

Een passagiersschip moet zijn uitgerust met ten minste twee brandweeruitrustingen, die elk moeten voldoen aan de bepalingen van Voorschrift 63 van dit Hoofdstuk. Wanneer de bruto inhoud van het schip groter is dan 10 000 ton moeten ten minste drie uitrustingen aanwezig zijn en wanneer deze bruto inhoud groter is dan 20 000 ton ten minste vier. Deze uitrustingen moeten worden bewaard op ver uiteenliggende plaatsen en voor gebruik gereed worden gehouden.

Voorschrift 65

Bepalingen voor vrachtschepen

(a) *Toepasselijkheid*

Waar door de aannahme van grenzen voor minimum bruto inhoud kleine vrachtschepen, waarop deze Voorschriften van toepassing zijn, niet door bijzondere bepalingen zijn beschermd, moeten de inrichtingen voor brandontdekking en -bestrijding ten genoeg van de Administratie zijn.

(b) *Brandbluspompen en -leidingen*

Een vrachtschip moet zijn uitgerust met brandbluspompen, brandblusleidingen, brandkranen en brandslangen, die voldoen aan Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk en aan de volgende eisen:

(i) Een vrachtschip met een bruto inhoud van 1000 ton en meer moet zijn voorzien van twee onafhankelijk werktuiglijk gedreven pompen.

(ii) Wanneer op een vrachtschip met een bruto inhoud van 1000 ton en meer een brand in enige afdeling alle pompen buiten werking kan stellen, moet een vervangend middel aanwezig zijn voor het leveren van water voor brandblussen. Op een vrachtschip met een bruto inhoud van 2000 ton en meer moet dit vervangend middel bestaan uit een vast opgestelde onafhankelijk gedreven noodpomp. Deze noodpomp moet in staat zijn tot het leveren van twee stralen water ten genoeg van de Administratie.

(c) *Brandkranen, brandslangen en straalpijpen*

(i) Op vrachtschepen met een bruto inhoud van 1000 ton en meer moet het aantal te verstrekken brandslangen, elk compleet met kop-

pelingen en straalpijpen, één voor elke 30 meter (of 100 voet) lengte van het schip bedragen en één reserve, doch in geen geval minder dan vijf totaal. Bij dit aantal zijn de slangen voorgeschreven voor machinekamers en ketelruimen niet inbegrepen. De Administratie kan een groter aantal slangen voorschrijven opdat, in verband met het type van het schip en de aard van de dienst waarvoor het wordt gebruikt, steeds voldoende slangen beschikbaar en bereikbaar zijn.

(ii) In accommodatie- en dienstruimten en ruimten voor machine-riën moeten het aantal en de plaats der brandkranen voldoen aan de Voorschriften van paragraaf (d) van Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk.

(iii) Op een vrachtschip moet de inrichting zodanig zijn uitgevoerd dat elk deel van elke ladingruimte met ten minste twee stralen water kan worden bereikt, als deze ruimten ledig zijn.

(iv) Alle brandkranen in de ruimten voor machinerieën van vrachtschepen met oliegestookte ketels of verbrandingsmotoren en soortgelijke voortstuwingswerktuigen moeten zijn uitgerust met slangen, die behalve van de straalpijpen voorgeschreven in paragraaf (f) van Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk van straalpijpen geschikt voor het sproeien van water op olie zijn voorzien, dan wel van straalpijpen welke voor beide doeleinden kunnen worden gebruikt.

(d) Internationale wal-aansluiting

(i) Een vrachtschip met een bruto inhoud van 1000 ton en meer moet zijn uitgerust met ten minste één internationale wal-aansluiting, die voldoet aan Voorschrift 56 van dit Hoofdstuk.

(ii) Voorzieningen moeten zijn aangebracht, die het mogelijk maken deze aansluiting aan beide zijden van het schip te gebruiken.

(e) Draagbare extincteurs in accommodatie- en dienstruimten

Op een vrachtschip moeten in accommodatie- en dienstruimten zo veel goedgekeurde draagbare extincteurs beschikbaar zijn als door de Administratie doelmatig en voldoende wordt geoordeeld; het aantal dezer extincteurs moet echter op schepen met een bruto inhoud van 1000 ton en meer ten minste vijf bedragen.

(f) Vast aangebrachte brandblusinrichtingen voor laadruimen

(i) De ladingruimten van schepen met een bruto inhoud van 2000 ton en meer moeten zijn beschermd door een vast aangebracht systeem voor het toelaten van verstikkend gas, hetwelk voldoet aan Voorschrift 58 van dit Hoofdstuk. De Administratie kan het gebruik van stoom in plaats van gas toestaan indien de inrichting voldoet aan paragraaf (e) van Voorschrift 58 van dit Hoofdstuk.

(ii) Op tankers mogen inrichtingen, door welke schuim door vaste aansluitingen in de tanks wordt gebracht dan wel van buiten af in de tanks wordt gespoten, als een doelmatige vervanging van verstikkend

gas of stoom worden aanvaard. De uitvoering van dergelijke inrichtingen zal ten genoegen van de Administratie moeten zijn.

(iii) De Administratie kan vrijstelling verlenen van de voorschriften van sub-paragraaf (i) en (ii) van deze paragraaf voor de laadruimen van een schip (andere dan de tanks van een tankschip):

(1) als zij zijn voorzien van stalen luiken en van doelmatige middelen tot afsluiting van alle luchtkokers en andere openingen, die met de ruimen in verbinding staan;

(2) als het schip uitsluitend is gebouwd en bestemd voor het vervoer van ladingen als erts, kolen of graan;

(3) als ten genoegen van de Administratie wordt aangetoond dat het schip wordt gebruikt voor reizen van zo korte duur, dat het onredelijk zou zijn dit voorschrift toe te passen.

(iv) Elk vrachtschip moet, behalve aan de bepalingen van dit Voorschrift, nog voldoen aan de volgende eisen wanneer het ontplofbare stoffen vervoert van de aard of in hoeveelheden waarvan het vervoer ingevolge Voorschrift 8 van Hoofdstuk VII van dit Verdrag niet is toegestaan voor passagiersschepen:

(1) Stoom mag niet worden gebruikt voor brandblusdoeleinden in enige afdeling, die ontplofbare stoffen bevat. Voor de toepassing van deze sub-paragraaf wordt met „afdeling” bedoeld elke ruimte tussen twee opvolgende vaste schotten; zij omvat het onderruim en alle daarboven gelegen laadruimten. De gehele ruimte in een shelterdek, die niet is onderverdeeld door stalen schotten, waarvan de openingen kunnen worden afgesloten door stalen platen, zal voor de toepassing van deze sub-paragraaf als een afdeling worden beschouwd. Waar stalen schotten met openingen, afgesloten door stalen platen zijn aangebracht, mogen de daardoor ingesloten ruimten in het shelterdek worden beschouwd als deel van de afdeling of afdelingen daaronder.

(2) Bovendien moeten elke afdeling waarin zich ontplofbare stoffen bevinden en de naastliggende afdelingen van een rookverklikker- of brandontdekkingssysteem worden voorzien.

(g) Brandblusinrichtingen in ketelruimen, enz.

Op vrachtschepen met een bruto inhoud van 1000 ton en meer moeten ruimten, waarin oliegestookte hoofd- of hulpketels zijn opgesteld of ruimten, waarin zich oliestookinrichtingen of brandstofolie-bezinktanks bevinden, zijn voorzien van de hierna genoemde inrichtingen:

(i) Er moet één van de volgende vast aangebrachte brandblusinstallaties aanwezig zijn:

(1) Een sproei-inrichting voor water onder druk, die voldoet aan Voorschrift 62 van dit Hoofdstuk;

(2) Een brandblusinrichting voor verstikkend gas, die voldoet aan Voorschrift 58 van dit Hoofdstuk;

(3) Een vast aangebrachte schuim-installatie, die voldoet aan Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk. (De Administratie kan vast aangebrachte of verplaatsbare inrichtingen voor het sproeien van water onder druk of van schuim voorschrijven voor het bestrijden van brand boven de vloerplaten).

Indien de machinekamers en ketelruimen niet volkomen van elkaar zijn gescheiden, of wanneer brandstofolie van het ketelruim in de machinekamer kan vloeien, moeten bij elk der evengenoemde voorzieningen de betrokken machine- en ketelruimten tezamen als één afdeling worden beschouwd.

(ii) Er moeten ten minste twee goedgekeurde draagbare extincteurs, werkend met schuim of een ander goedgekeurd blusmiddel, geschikt voor het blussen van oliebranden, aanwezig zijn op elke stookplaats van elk ketelruim en in elke ruimte waarin een deel van de oliestookinstallatie is ondergebracht. Bovendien moet ten minste één soortgelijke extincteur met een inhoud van 9 liter (of 2 gallons) beschikbaar zijn voor elke brander, met dien verstande dat de totale inhoud van deze aanvullende extincteur of extincteurs niet groter behoeft te zijn dan 45 liter (of 10 gallons) per ketelruim.

(iii) Op elke stookplaats moet een bak, gevuld met zand, met soda doordrenkt zaagsel of andere goedgekeurde droge stof aanwezig zijn in een hoeveelheid als door de Administratie kan worden voorgeschreven. In plaats hiervan mag een goedgekeurde draagbare extincteur worden verstrekt.

(h) Brandbestrijdingsmiddelen in ruimten waarin inwendige verbrandingsmotoren of soortgelijke werktuigen zijn opgesteld

Waar inwendige verbrandingsmotoren of soortgelijke werktuigen worden gebezigd, hetzij (1) als hoofd-voortstuwingswerktuigen, hetzij (2) als hulpwerktuigen bestemd voor een totaal vermogen van niet minder dan 1000 rempaardekrachten, moeten op een vrachtschip met een bruto inhoud van 1000 ton en meer, de volgende voorzieningen zijn getroffen:

(i) Er moet één van de vast aangebrachte inrichtingen als voorgeschreven in paragraaf (g) (i) van dit Voorschrift aanwezig zijn.

(ii) Er moet in elke machineruimte één goedgekeurde schuimblus-extincteur met een inhoud van ten minste 45 liter (of 10 gallons) of een daaraan gelijkwaardig gesteld toestel aanwezig zijn en bovendien één goedgekeurde draagbare schuimblus-extincteur voor elke 1000 rempaardekrachten der machines of gedeelte daarvan, doch het totale aantal aldus te verstrekken draagbare extincteurs mag niet kleiner zijn dan twee en behoeft niet groter te zijn dan zes.

(i) *Brandbestrijdingsinrichtingen in ruimten, waarin stoomturbines zijn opgesteld en voor welke ruimten generlei vast aangebrachte brandblusinstallatie is voorgeschreven*

De Administratie moet in het bijzonder aandacht schenken aan de brandblusvoorziening voor ruimten, waarin stoomturbines zijn opgesteld en welke ruimten door waterdichte schotten zijn gescheiden.

(j) *Brandweerruitrusting*

Een vrachtschip moet zijn uitgerust met ten minste één brandweerruitrusting, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 63 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 66

Mogelijkheid tot het snel gebruiken van de brandbestrijdingsmiddelen

De brandbestrijdingsmiddelen op nieuwe en bestaande passagiersschepen en vrachtschepen moeten goed onderhouden worden en te allen tijde gedurende de reis onmiddellijk gebruikt kunnen worden.

Voorschrift 67

Toelating van vervangende middelen

Waar in dit Deel van dit Hoofdstuk enig speciaal onderdeel, apparaat, brandblussend medium of inrichting van bijzondere soort of aard is voorgeschreven, kan elk ander toestel, enz. daarvoor in de plaats worden gesteld, mits de Administratie overtuigd is, dat het vervangende middel of de inrichting niet minder doeltreffend is.

DEEL F — ALGEMENE VOORZORGEN TEGEN BRAND

(Deel F is van toepassing op passagiersschepen en vrachtschepen)

Voorschrift 68

Vluchtuittgangen

(a) *Passagiersschepen*

(i) In en vanuit alle voor passagiers en bemanning bestemde ruimten en ruimten, waarin door de bemanning onder normale omstandigheden dienst wordt gedaan, geen ruimten voor machinerieën zijnde, moeten trappen en ladders zijn aangebracht, met behulp waarvan het inschepingsdek voor de reddingboten zo snel mogelijk kan worden bereikt. In het bijzonder moeten de volgende voorzorgen in acht worden genomen:

(1) Onder het schottendek moet elke waterdichte afdeling of soortgelijke besloten ruimte of groep van ruimten zijn voorzien van twee vluchtuittgangen, van welke ten minste één zodanig moet zijn

aangebracht, dat het passeren van waterdichte deuren niet nodig is. De Administratie mag van het aanbrengen van één dezer uitgangen vrijstelling verlenen, indien de aard en de plaats van de betrokken ruimten en het aantal der personen, die in normale omstandigheden daarin verblijven of dienst doen, haar daartoe aanleiding kunnen geven;

(2) boven het schottendek moet elke verticale hoofdsectie of soortgelijke besloten ruimte of groep van ruimten boven het schottendek zijn voorzien van ten minste twee geschikte vluchtingangen, van welke ten minste één toegang moet geven tot een trap naar boven;

(3) ten minste één van de vluchtingangen moet bestaan uit een gemakkelijk bereikbaar trappenhuis, dat zoveel mogelijk onafgebroken bescherming tegen brand moet geven vanaf het onderste dek, waar het trappenhuis begint, tot het inschepingsdek voor de reddingboten. De breedte, het aantal en de mate van onafgebroken doorlopen der trappen zijn aan de goedkeuring van de Administratie onderworpen.

(ii) In ruimten voor machinerieën moeten twee vluchtingangen, één waarvan een waterdichte deur mag zijn, worden aangebracht in elke machinekamer, astunnel en ketelruimte. In ruimten voor machinerieën, waarin zich geen waterdichte deur bevindt, moeten de twee vluchtingangen worden gevormd door twee stel stalen ladders, aangebracht op een zo groot mogelijke onderlinge afstand, die leiden naar, eveneens zo ver mogelijk van elkaar verwijderde, deuren in de schacht en vanwaar het inschepingsdek voor de reddingboten bereikt kan worden. Bij schepen met een bruto inhoud van minder dan 2000 ton, kan de Administratie vrijstelling van deze eis verlenen, indien de breedte en de algemene inrichting van de schacht haar daartoe aanleiding kunnen geven.

(b) Vrachtschepen

(i) In en vanuit alle voor passagiers en bemanning bestemde ruimten en ruimten waarin door de bemanning in normale omstandigheden dienst wordt gedaan, geen ruimten voor machinerieën zijnde, moeten trappen en ladders zijn aangebracht, met behulp waarvan het inschepingsdek voor de reddingboten zo snel mogelijk bereikt kan worden.

(ii) Op ruimten voor machinerieën zijn de eisen van sub-paragraaf

(a) (ii) van dit Voorschrift van toepassing.

Voorschrift 69

Middelen voor het stoppen van machines en afsluiten van brandstofolie-zuigpijpen

(a) Er moeten middelen aanwezig zijn voor het stopzetten van ventilatoren van ruimten voor machinerieën en laadruimten en voor

het afsluiten van alle deuren, luchtkokers, ringvormige ruimten rond schoorstenen en andere openingen van dergelijke ruimten. Deze middelen moeten in geval van brand buiten deze ruimten kunnen worden bediend.

(b) Werktuigen voor de aandrijving van ventilatoren voor de kunstmatige trek van de ketels, oliestookpompen en dergelijke brandstofpompen moeten voorzien zijn van afstands-bedieningsmiddelen aangebracht buiten de betrokken ruimten waarin zij zijn opgesteld, zodat zij bij het uitbreken van brand daarin, kunnen worden stopgezet.

(c) Elke aansluiting van een brandstofolie-zuigpijp op een boven de dubbele bodem opgestelde voorraad-, bezink-, of dagtank, moet zijn voorzien van een kraan of afsluiter, welke van buiten de betrokken ruimte, waarin zulke tanks zijn geplaatst, kan worden gesloten ingeval in deze ruimte een brand uitbreekt. In het bijzondere geval van dieptanks in een as- of pijpentunnel moeten afsluiters op de tanks zijn aangebracht, doch de onderwerpelijke afsluiting der zuigleidingen in geval van brand mag worden bewerkstelligd door middel van een extra afsluiter in de leiding of leidingen buiten de tunnel of tunnels.

Voorschrift 70

Brandweer-plannen

Op elk passagiersschip, en, voorzover toepasselijk, op elk vrachtschip moeten, ten gebruike van de scheepsofficieren algemene plannen permanent zijn opgehangen, waarop voor elk dek duidelijk zijn aangegeven de controle-stations, de verschillende brand-secties omgeven door brandwerende schotten, de secties omgeven door brandvertragende schotten (indien aanwezig) alsmede aanwijzingen betreffende de brandalarm en -ontdekkingsinrichtingen, de sprinklerinstallatie (indien aanwezig), de brandblustoestellen, de toegangen tot de verschillende afdelingen, dekken enz. en het ventilatie-systeem met inbegrip van bijzonderheden omtrent de centrale bedieningsorganen der ventilatoren, de plaats van de dempers en de nummers van de ventilatoren, die elke sectie bedienen.

In plaats daarvan mogen, ter beoordeling door de Administratie, de evengenoemde details zijn opgenomen in een boekje, waarvan een exemplaar moet worden verstrekt aan iedere officier, terwijl één exemplaar steeds aan boord op een toegankelijke plaats beschikbaar moet zijn. Plannen en boekjes moeten goed worden bijgehouden en veranderingen zo spoedig mogelijk daarin worden aangekend.

HOOFDSTUK III — REDDINGSMIDDELEN, ENZ.

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

(a) Dit Hoofdstuk is, behalve waar uitdrukkelijk anders is bepaald, als volgt van toepassing op nieuwe schepen, die internationale reizen maken:

Deel A — Passagiersschepen en vrachtschepen.

Deel B — Passagiersschepen.

Deel C — Vrachtschepen.

(b) Waar het bestaande schepen, die internationale reizen maken, betreft en die niet reeds voldoen aan de voorschriften van dit Hoofdstuk betrekking hebbend op nieuwe schepen, moeten de te treffen voorzieningen aan boord van elk schip door de Administratie worden overwogen teneinde — voorzover dit uitvoerbaar en redelijk is en zo vroegtijdig mogelijk — wezenlijke overeenstemming met de vereisten van dit Hoofdstuk te verzekeren. De krachtens de tweede alinea van sub-paragraaf (b) (i) van Voorschrift 27 van dit Hoofdstuk toegelaten voorziening mag echter ten aanzien van bestaande schepen slechts toepassing vinden indien:

(i) voldaan is aan de bepalingen van de Voorschriften 4, 8, 14, 18 en 19 en de paragrafen (a) en (b) van Voorschrift 27 van dit Hoofdstuk;

(ii) de reddingvlotten, aan boord aanwezig overeenkomstig de bepalingen in paragraaf (b) van Voorschrift 27, voldoen aan de eisen gesteld in hetzij Voorschrift 15, hetzij Voorschrift 16, en in Voorschrift 17 van dit Hoofdstuk; en

(iii) het totale aantal opvarenden niet zal worden vergroot als gevolg van de uitrusting met reddingvlotten.

DEEL A — ALGEMEEN

(Deel A is van toepassing op passagiersschepen en vrachtschepen)

Voorschrift 2

Omschrijvingen

(a) In dit Hoofdstuk betekent de uitdrukking „korte internationale reis” een internationale reis gedurende welke een schip niet meer dan 200 zeemijlen verwijderd is van een haven of plaats, waar de passagiers en bemanning in veiligheid kunnen worden gebracht, en welke een afstand van 600 zeemijlen tussen de laatste aanloophaven in het land, waar de reis begint, en de uiteindelijke haven van bestemming niet overschrijdt.

(b) In dit Hoofdstuk betekent de uitdrukking „reddingvlot” een reddingvlot dat voldoet aan Voorschrift 15 dan wel Voorschrift 16 van dit Hoofdstuk.

(c) In dit Hoofdstuk betekent de uitdrukking „goedgekeurd middel tot te water brengen” een door de Administratie goedgekeurd middel, waarmede een reddingvlot, belast met het totale aantal personen dat het mag opnemen en met de uitrusting, vanaf de plaats van inscheeping te water kan worden gebracht.

(d) In dit Hoofdstuk betekent de uitdrukking „gediplomeerde sloepsgast” elk lid van de bemanning, dat in het bezit is van een vaardigheidsdiploma, afgegeven krachtens de bepalingen van Voorschrift 32 van dit Hoofdstuk.

(e) In dit Hoofdstuk betekent de uitdrukking „drijvend toestel” uitrusting die drijft (andere dan reddingboten, reddingvloten, reddingboeien en reddinggordels) en bestemd is om een vastgesteld aantal personen, dat te water is geraakt, drijvende te houden en van zodanige constructie dat zij haar vorm en eigenschappen behoudt.

Voorschrift 3

Vrijstellingen

(a) De Administratie mag, indien zij van oordeel is dat de beschutte aard van en de omstandigheden waaronder de reis wordt gemaakt, zodanig zijn dat de volledige toepassing van alle bepalingen van dit Hoofdstuk redelijk noch noodzakelijk is, in daarmede overeenkomstige mate, bepaalde schepen of klassen van schepen vrijstellen van de bepalingen van dit Hoofdstuk indien zij zich gedurende hun reis niet meer dan 20 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land verwijderen.

(b) Ingeval passagiersschepen, die internationale reizen maken, worden gebezigt voor bijzondere vervoeren van grote aantallen passagiers, waarvoor geen vaste slaappleatsen aanwezig zijn, zoals bijvoorbeeld het pelgrimvervoer, mag de Administratie, indien zij van oordeel is dat het praktisch onuitvoerbaar is de bepalingen van dit Hoofdstuk toe te passen, zulke schepen van deze voorschriften vrijstellen op de volgende voorwaarden:

(i) dat de bepalingen betreffende reddingboten en andere reddingmiddelen en bescherming tegen brand zoveel mogelijk als de omstandigheden van het vervoer toelaten volledig worden toegepast;

(ii) dat al zulke boten en middelen onmiddellijk beschikbaar moeten zijn in de zin van Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk;

(iii) dat voor een ieder aan boord een reddinggordel aanwezig is;

(iv) dat maatregelen moeten zijn getroffen voor het opstellen van algemene voorschriften, die van toepassing zullen zijn op de bijzon-

dere omstandigheden van deze vervoeren. Zulke voorschriften moeten worden opgesteld in overleg met — indien deze er zijn — die andere Verdragsluitende Regeringen, die rechtstreeks belang kunnen hebben bij dergelijke vervoeren van passagiers.

Ongeacht de bepalingen van dit Verdrag blijven de Simla-Regelen 1931 tussen de partijen, die deze Regelen ondertekend hebben, van kracht totdat de voorschriften, opgesteld krachtens sub-paragraaf (b) (iv) van dit Voorschrift, in werking treden.

Voorschrift 4

Onmiddellijke beschikbaarheid van reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen

(a) Het algemene beginsel, dat de uitrusting van een schip, waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, met reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen beheerst, is dat deze in geval van nood onmiddellijk beschikbaar moeten zijn.

(b) Teneinde onmiddellijk beschikbaar te zijn, moeten de reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen voldoen aan de volgende voorwaarden:

(i) zij moeten veilig en vlug te water kunnen worden gebracht zelfs onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en bij een slagzij van 15°;

(ii) het moet mogelijk zijn de inscheping in de reddingboten en reddingvlotten snel en in goede orde te doen geschieden;

(iii) de plaatsing van elke reddingboot, elk reddingvlot en elk drijvend toestel moet zodanig zijn, dat de behandeling van andere boten, reddingvlotten en drijvende toestellen niet wordt bemoeilijkt.

(c) Alle reddingmiddelen moeten vóór het schip vertrekt en steeds gedurende de reis in goede staat en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

Voorschrift 5

Constructie van reddingboten

(a) Alle reddingboten moeten goed gebouwd en van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit bezitten en bij volle bezetting en volledige uitrusting voldoende vrijboord hebben. Alle reddingboten moeten een positieve aanvangsstabiliteit kunnen handhaven wanneer bij volle bezetting en met volledige uitrusting de zee vrij kan binnendringen.

(b) (i) Alle reddingboten moeten vaste boorden hebben en mogen alleen binnenboord van middelen tot verhoging van het drijfvermogen zijn voorzien. De Administratie mag reddingboten, voorzien van een vaste overkapping, goedkeuren, mits deze zowel van binnenuit als

van buitenaf gemakkelijk kan worden geopend en geen belemmering vormt voor snel inschepen en ontschepen of voor het te water brengen en behandelen van de reddingboot.

(ii) Motorreddingboten mogen, ten genoegen van de Administratie, zijn voorzien van middelen ter voorkoming van het binnenkomen van water over de voorsteven.

(iii) Alle reddingboten moeten een lengte hebben van niet minder dan 7,30 meter (of 24 voet), behalve wanneer de Administratie in verband met de afmetingen van het schip of om andere redenen van oordeel is dat het aan boord plaatsen van zulke reddingboten onredelijk of onuitvoerbaar is. Op geen enkel schip mogen de reddingboten een lengte van minder dan 4,90 meter (of 16 voet) hebben.

(c) Geen reddingboot mag worden goedgekeurd, waarvan het gewicht met volle belasting aan personen en uitrusting meer bedraagt dan 20 300 kg (of 20 Engelse ton) of welke plaatsruimte heeft voor meer dan 150 personen, berekend overeenkomstig Voorschrift 7 van dit Hoofdstuk.

(d) Alle reddingboten, waarin meer dan 60 doch niet meer dan 100 personen mogen worden opgenomen, moeten of motorreddingboten zijn, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk, of reddingboten, uitgerust met een goedgekeurde inrichting voor werktuiglijke voortstuwing, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 10 van dit Hoofdstuk. Alle reddingboten, waarin meer dan 100 personen mogen worden opgenomen, moeten motorreddingboten zijn, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk.

(e) Alle reddingboten moeten voldoende sterk zijn om zonder gevaar met volle bezetting en volledige uitrusting te water te kunnen worden gevierd. Alle reddingboten moeten zo sterk zijn dat, wanneer onderworpen aan een overbelasting van 25 percent, daarvan geen blijvende vervorming het gevolg is.

(f) Alle reddingboten moeten een gemiddelde zeeg hebben, die ten minste gelijk is aan 4 percent van hun lengte. De zeeg moet van ongeveer parabolische vorm zijn.

(g) In reddingboten, waarin 100 of meer personen mogen worden opgenomen, moet het drijfvermogen, ten genoegen van de Administratie, worden vergroot.

(h) Alle reddingboten moeten eigen drijfvermogen hebben, of voorzien zijn van waterdichte luchtkasten of ander gelijkwaardig roestvrij drijvend materiaal dat bestand is tegen aantasting door olie of olieprodukten, voldoende groot om de boot met uitrusting drijvende te houden wanneer deze volgeslagen is en de zee vrij kan binnengingen. Bovendien moet worden gezorgd voor een aanvullend volume

aan waterdichte luchtkasten of ander gelijkwaardig roestvrij drijvend materiaal dat niet wordt aangetast door olie of olieprodukten, gelijk aan ten minste een tiende van de kubieke inhoud van de boot. De Administratie mag toestaan, dat de waterdichte luchtkasten opgevuld worden met roestvrij drijvend materiaal dat bestand is tegen aantasting door olie of olieprodukten.

(i) Alle doften en zijbanken moeten zo laag als praktisch mogelijk is in de reddingboot zijn aangebracht.

(j) De volheidscoëfficiënt van de overeenkomstig Voorschrift 6 van dit Hoofdstuk bepaalde kubieke inhoud van alle reddingboten, uitgezonderd houten reddingboten vervaardigd van planken, moet niet kleiner zijn dan 0,64.

Voorschrift 6

Kubieke inhoud van reddingboten

(a) De kubieke inhoud van een reddingboot moet worden bepaald naar de regel van Stirling (Simpson) of volgens enige andere methode, die dezelfde graad van nauwkeurigheid geeft. De inhoud van een reddingboot met platte spiegel moet worden berekend alsof de reddingboot van achteren scherp toeloopt.

(b) De inhoud van een reddingboot in kubieke meters (of kubieke voeten) berekend met behulp van de regel van Stirling, kan bijvoorbeeld beschouwd worden te zijn uitgedrukt door de formule:

$$\text{Inhoud} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

waarbij L de lengte is van de reddingboot in meters (of voeten), gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid aan de voorsteven tot het overeenkomstige punt aan de achtersteven; voor een boot met platte spiegel wordt de lengte gemeten tot de binnenkant van de spiegel.

A, B en C geven respectievelijk de oppervlakken der dwarsdoorsneden aan op een vierde van de lengte van voren gerekend, in het midden en op een vierde van de lengte van achteren, welke overeenkomen met de drie deelpunten die verkregen worden door L in vier gelijke delen te verdelen. (Aangenomen wordt dat de oppervlakken aan de uiteinden van de boot kunnen worden verwaarloosd).

De oppervlakken A, B en C worden geacht in vierkante meters (of vierkante voeten) te worden verkregen door de volgende formule achtereenvolgens op elk der drie dwarsdoorsneden toe te passen:

$$\text{Oppervlak} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

waarbij h de holte is in meters (of in voeten), gemeten van de binnenzijde van de houten of metalen huid van de kiel tot de lijn van bovenkant dolboord of, in bepaalde gevallen, tot een lagere hoogte als hierna aangegeven.

a , b , c , d en e geven de horizontale breedten van de reddingboot aan in meters (of in voeten), gemeten op de twee uiterste punten van de holte, alsmede op de drie deelpunten, die verkregen worden door deling van h in vier gelijke delen (a en e zijn de breedten aan de uiteinden en c die in het midden van h).

(c) Indien de zeeg van het dolboord, gemeten op twee punten gelegen op een vierde van de lengte, van de uiteinden af gerekend, meer bedraagt dan één percent van de lengte van de reddingboot, moeten de holten, welke gebruikt worden voor de berekening der oppervlakken van de dwarsdoorsneden A of C geacht worden gelijk te zijn aan de holte van de reddingboot in het midden, vermeerderd met één percent van de lengte van de boot.

(d) Indien de holte van de reddingboot in het midden meer bedraagt dan 45 percent van de breedte, moet de holte, te gebruiken voor de berekening van het oppervlak van de midscheepse dwarsdoorsnede B, geacht worden gelijk te zijn aan 45 percent van de breedte, en de holte, te gebruiken voor de berekening van de oppervlakken van de op een vierde van de lengte gerekend van voren en van achteren gelegen doorsneden A en C, verkregen worden door de voor de doorsnede B gebruikte holte te vermeerderen met een bedrag gelijk aan één percent van de lengte van de reddingboot, met dien verstande dat de holten, voor de berekening van de oppervlakken A en C gebruikt, in geen geval de werkelijke holten op die punten mogen overschrijden.

(e) Indien de holte van de reddingboot meer bedraagt dan 122 centimeter (of 4 voet) moet het aantal personen, dat bij de toepassing van dit Voorschrift wordt verkregen, evenredig met de verhouding van 122 centimeter (of 4 voet) tot de werkelijke holte worden vermindert, totdat uit een proef met de reddingboot te water met dit aantal inzittenden, allen voorzien van reddinggordels, blijkt dat het aldus kan worden vastgesteld.

(f) De Administratie moet, met behulp van geschikte formules, een grens bepalen voor het toe te laten aantal personen in reddingboten, die voor en achter zeer scherp toelopen en in reddingboten, welke een zeer volle vorm hebben.

(g) De Administratie mag voor een reddingboot, gebouwd van planken, de inhoud vaststellen gelijk aan 0,6 maal het produkt van lengte, breedte en holte, indien vaststaat dat deze formule geen grotere inhoud oplevert dan die bij de bovengenoemde wijze van berekening verkregen. De afmetingen dienen dan als volgt te worden bepaald.

Lengte. Tussen de aansnijding van de buitenzijde van de huid met de voorsteven en het overeenkomende punt aan de achtersteven, dan wel, bij een boot met platte spiegel, tot de achterkant van de spiegel.

Breedte. Op de buitenkant van de huid ter plaatse van de grootste breedte.

Holte. In het midden van de boot, van de binnenzijde van de huid bij de kiel tot de lijn van bovenkant dolboor; de holte voor de berekening van de kubieke inhoud mag echter in geen geval groter zijn dan 45 percent van de breedte.

In alle gevallen heeft de reder het recht te eisen, dat de kubieke inhoud van de reddingboot door nauwkeurige meting zal worden bepaald.

(h) De kubieke inhoud van een motorreddingboot of een reddingboot, uitgerust met een ander werktuiglijk voortstuwingsmiddel, wordt verkregen door de bruto inhoud te verminderen met de inhoud van de ruimte, ingenomen door de motor met toebehoren of het drijfwerk van het andere voortstuwingsmiddel en, zo deze aan boord zijn, met die ingenomen door de radiotelegrafie-installatie en het zoeklicht met hun toebehoren.

Voorschrift 7

Plaatsruimte in reddingboten

Het aantal personen dat in een reddingboot zal mogen worden opgenomen, moet gelijk zijn aan het grootste gehele getal, verkregen door de inhoud in kubieke meters te delen:

voor een reddingboot met een
lengte van 7,30 meter (of
24 voet) of meer

door 0,283 (of door 0,10 als de
inhoud gemeten is in kubieke
voeten),

voor een reddingboot met een
lengte van 4,90 meter (of
16 voet)

door 0,396 (of door 0,14 als de
inhoud gemeten is in kubieke
voeten),

en

voor een reddingboot met een
lengte van 4,90 meter (of
16 voet) of meer doch min-
der dan 7,30 meter (of 24
voet)

door een getal tussen 0,396 en
0,283 (of door een getal tussen
14 en 10 als de inhoud gemeten
is in kubieke meters) te verkrij-
gen door interpolatie,

met dien verstande dat het berekende getal in geen geval het aantal volwassen personen, voorzien van reddinggordels, te boven mag gaan, dat kan zitten zonder het gebruik van de riemen of de werking van een ander voortstuwingsmiddel op enigerlei wijze te belemmeren.

Voorschrift 8

Voorgescreven aantal motorreddingboten

(a) Aan boord van elk passagiersschip moet aan elke zijde van het schip ten minste één motorreddingboot die voldoet aan de eisen van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk, zijn geplaatst. Wanneer evenwel op passagiersschepen het totale aantal personen, dat het schip mag vervoeren, met inbegrip van de bemanning, niet meer dan 30 bedraagt, is slechts één zulk een motorboot vereist.

(b) Aan boord van elk vrachtschip van 1600 ton bruto inhoud en meer, met uitzondering van tankschepen, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moet ten minste één motorreddingboot, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk, zijn geplaatst.

(c) Aan boord van elk tankschip van 1600 ton bruto inhoud en meer, elk schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, elk schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en elk schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moet aan elke zijde ten minste één motorreddingboot, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk, zijn geplaatst.

Voorschrift 9

Eisen voor motorreddingboten

(a) Een motorreddingboot moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

(i) Zij moet zijn uitgerust met een hoge druk motor en steeds gereed zijn voor gebruik; zij moet onder alle omstandigheden gemakkelijk gestart kunnen worden; zij moet voorzien zijn van voldoende brandstof om gedurende 24 uur onafgebroken te varen met de snelheid, vermeld in sub-paragraaf (a) (iii) van dit Voorschrift.

(ii) De motor met toebehoren moet op afdoende wijze omkast zijn teneinde onder ongunstige weersomstandigheden de goede werking te waarborgen en de motorkap moet brandwerend zijn. Achteruit varen moet mogelijk zijn.

(iii) De snelheid bij vooruit varen moet in kalm water bij volle belasting met personen en uitrusting zijn:

(1) voor motorreddingboten, die volgens Voorschrift 8 van dit Hoofdstuk voorgeschreven zijn aan boord van passagiersschepen, tankschepen, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, ten minste zes zeemijlen;

(2) voor elke andere motorreddingboot ten minste vier zeemijlen.

(b) Het volume van de middelen voor het inwendige drijfvermogen van een motorreddingboot moet worden vergroot, boven dat vereist krachtens Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk, met het bedrag waarmede eventueel het volume van de middelen voor het inwendige drijfvermogen, benodigd voor het dragen van de motor met toebehoren en indien aangebracht het zoeklicht en de radiotelegrafie-installatie met hun toebehoren, het vereiste volume van de middelen voor het inwendige drijfvermogen overschrijdt in de verhouding van 0,0283 kubieke meter (één kubieke voet) per persoon om het meerdere aantal personen te kunnen dragen, dat in de reddingboot zou kunnen plaats nemen, wanneer de motor met toebehoren en indien aangebracht het zoeklicht en de radiotelegrafie-installatie met hun toebehoren worden verwijderd.

Voorschrift 10

*Eisen voor werktuiglijk voortbewogen
reddingboten, geen motorreddingboten zijnde*

Een werktuiglijk voortbewogen reddingboot, anders dan een motorreddingboot, moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

(a) De voortbewegingsinrichting moet van een goedgekeurd type zijn en moet voldoende vermogen kunnen ontwikkelen om een te water gelaten reddingboot vlug vrij te krijgen van de zijde van het schip en deze op koers te kunnen houden onder ongunstige weersomstandigheden. Indien de inrichting met handkracht wordt gedreven, moet zij door ongeoeffende personen kunnen worden bediend ook als de reddingboot vol water staat.

(b) Er moet een inrichting zijn aangebracht door middel waarvan de roerganger in staat is de reddingboot op elk ogenblik achteruit te doen varen wanneer de voortbewegingsinrichting in werking is.

(c) Het volume van het inwendige drijfvermogen van een werktuiglijk voortbewogen reddingboot, geen motorreddingboot zijnde, moet vergroot worden om het gewicht van de voortbewegingsinrichting te compenseren.

Voorschrift 11

Uitrusting van reddingboten

(a) De normale uitrusting van elke reddingboot moet bestaan uit:

(i) één drijvende riem per doft, twee waarloze drijvende riemen en één drijvende stuurriem; anderhalf stel roeipennen of dollen aan de reddingboot bevestigd met lijn of ketting; een bootshaak;

(ii) twee proppen voor elk propgat, aan de reddingboot bevestigd met lijn of ketting (proppen zijn niet vereist wanneer behoorlijke zelfwerkende kleppen aangebracht zijn); een hoosvat en twee emmers van goedgekeurd materiaal;

(iii) een roer, aan de reddingboot bevestigd en een helmstok;

(iv) twee bijlen, één voor en één achter;

(v) een lamp met voldoende olie voor 12 uren; twee dozen stormlucifers in een waterdichte houder;

(vi) één of meer masten met gegalvaniseerd stalen want en zeilen (oranje gekleurd);

(vii) een doelmatig kompas met verlicht nachthuis of voorzien van doelmatige middelen tot verlichting;

(viii) een grijplijn rondom aan de buitenzijde in bochten vastgebindseld;

(ix) een drijfanker van goedgekeurde afmetingen;

(x) twee vanglijnen van voldoende lengte. Eén moet vóór in de reddingboot zijn vastgezet met strop en knevel teneinde los gemaakt te kunnen worden en de andere moet stevig worden bevestigd aan de voorsteven van de reddingboot en gereed liggen voor gebruik;

(xi) een bus inhoudende 4½ liter (of 1 gallon) plantaardige, vis- of dierlijke olie. De bus moet zo vervaardigd zijn, dat de olie gemakkelijk op het water kan worden gestort en zodanig zijn ingericht, dat zij aan het drijfanker kan worden bevestigd;

(xii) een rantsoen voedsel, vastgesteld door de Administratie, voor iedere persoon waarvoor de reddingboot is goedgekeurd. Deze rantsoenen moeten luchtdicht verpakt zijn en moeten worden geborgen in een waterdichte houder;

(xiii) waterdichte vaten inhoudende 3 liter (of 6 pint) zoetwater voor iedere persoon, waarvoor de reddingboot is goedgekeurd, of waterdichte vaten inhoudende 2 liter (of 4 pint) zoetwater voor iedere persoon en bovendien een goedgekeurd ontzoutingsapparaat dat 1 liter (of 2 pint) drinkwater per persoon kan leveren; een roestvrij akertje met lijn; een roestvrije van maten voorziene drinkbeker;

(xiv) vier valschermsignalen van een goedgekeurd type, die op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven; zes handstakellichten van een goedgekeurd type, die een helder rood licht geven;

(xv) twee drijvende rooksignalen van een goedgekeurd type (voor gebruik overdag), die een hoeveelheid oranje gekleurde rook kunnen verspreiden;

(xvi) goedgekeurde middelen in de vorm van kimkielen of kiel-rails, tezamen met kiellijnen vastgemaakt van dolboord tot dolboord onder de kiel door, of andere goedgekeurde voorzieningen om, ingeval de boot is omgeslagen, mensen in staat te stellen zich aan de boot vast te houden;

(xvii) een goedgekeurde uitrusting voor eerste hulp bij ongelukken in een waterdichte trommel;

(xviii) een waterdichte elektrische lantaarn, geschikt voor het geven van morse-seinen, alsmede één stel reserve batterijen en één reserve gloeilamp in een waterdichte houder;

(xix) een spiegel van goedgekeurd type tot het geven van seinen overdag;

(xx) een zakmes met blikopener met lijn aan de boot bevestigd;

(xxi) twee drijvende lichte werplijnen;

(xxii) een handpomp van goedgekeurd type;

(xxiii) een kist, geschikt voor het opbergen van kleine uitrustingsstukken;

(xxiv) één signaalfluit of gelijkwaardig geluidsmiddel;

(xxv) één vistuig;

(xxvi) één goedgekeurde overkapping van zeer duidelijk zichtbare kleur, geschikt om de inzittenden tegen weersinvloeden te beschermen; en

(xxvii) één exemplaar van de geïllustreerde lijst van reddings-seinen, bedoeld in Voorschrift 16 van Hoofdstuk V.

(b) De Administratie mag schepen, die reizen maken van zulk een duur, dat zij van oordeel is dat de uitrusting genoemd in de sub-paragrafen (vi), (xii), (xix), (xx) en (xxv) van paragraaf (a) van dit Voorschrift, niet nodig is, daarvan vrijstellen.

(c) Motorreddingboten en andere goedgekeurde werktuiglijk voortbewogen reddingboten behoeven, niettegenstaande het voorgeschrevene in paragraaf (a) van dit Voorschrift, niet uitgerust te zijn met een mast en zeilen en met meer dan een half stel riemen, maar zij moeten voorzien zijn van twee bootshaken.

(d) Alle reddingboten moeten voorzien zijn van doelmatige middelen om mensen in staat te stellen uit het water in de reddingboot te klimmen.

(e) Elke motorreddingboot moet zijn uitgerust met een draagbare extincteur van een goedgekeurd type, die schuim of een andere doelmatige stof voor het blussen van oliebranden kan verspreiden.

Voorschrift 12

Veilig stellen van de uitrusting in reddingboten

De gehele uitrusting van reddingboten, met uitzondering van de bootshaak die bij de hand moet zijn om de boot af te houden, moet op een geschikte plaats veilig in de reddingboot geborgen worden. Het sjoeren moet zodanig geschieden, dat de goede staat van de uitrusting verzekerd blijft en zo dat het uithoeken van de blokken niet wordt bemoeilijkt en het vlug embarkeren niet wordt belemmerd. Alle uitrustingsstukken van de reddingboot moeten zo klein en zo licht in gewicht zijn als mogelijk is en moeten op doelmatige en compacte wijze verpakt zijn.

Voorschrift 13

Draagbaar radiotoestel

(a) Een goedgekeurd draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten, dat voldoet aan de eisen vervat in Voorschrift 13 van Hoofdstuk IV, moet aan boord zijn van alle schepen, behalve van die, waarop aan beide zijden van het schip een motorreddingboot geplaatst is, uitgerust met een radiotelegrafie-installatie, die voldoet aan de bepalingen van Voorschrift 14 van dit Hoofdstuk en van Voorschrift 12 van Hoofdstuk IV. Deze uitrusting moet in de kaartkamer of op een andere geschikte plaats bijeen bewaard worden, gereed om in geval van nood naar één van de reddingboten gebracht te worden. Aan boord van tankschepen van 3000 ton bruto inhoud en meer, op welke de reddingboten in de midscheeps en achteruit opgesteld zijn, dient deze uitrusting echter op een doelmatige plaats in de nabijheid van die reddingboten, die het verst verwijderd zijn van de hoofdzender van het schip, te worden bewaard.

(b) De Administratie mag schepen, die reizen maken van zulk een duur dat zij van oordeel is dat een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten niet nodig is, van deze uitrusting vrijstellen.

Voorschrift 14

Radiotoestellen en zoeklichten in motorreddingboten

(a) (i) Wanneer het totale aantal personen aan boord van een passagiersschip, dat internationale reizen maakt, die geen korte internationale reizen zijn, een schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, een schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis, of een schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, méér dan 199 doch minder dan 1500 bedraagt, dient ten minste één van de motorreddingboten, die dat schip krachtens Voorschrift 8 van dit Hoofdstuk moet voeren,

te zijn uitgerust met een radiotelegrafietoestel, dat voldoet aan de eisen, omschreven in dit Voorschrift en in Voorschrift 12 van Hoofdstuk IV.

(ii) Wanneer het totale aantal personen aan boord van een dergelijk schip 1500 of meer bedraagt moet elke motorreddingboot, die het schip krachtens Voorschrift 8 van dit Hoofdstuk moet voeren, van zulk een radiotelegrafietoestel zijn voorzien.

(b) Het radiotoestel moet opgesteld zijn in een beschutte ruimte, groot genoeg om zowel het toestel als de bedienende persoon plaats te bieden.

(c) Er moeten zodanige maatregelen worden getroffen dat de goede werking van de zender en van de ontvanger niet wordt gestoord door de draaiende motor, ongeacht of de batterij al of niet onder lading staat.

(d) De radiobatterij mag niet gebruikt worden voor stroomlevering aan een aanzetmotor of een ontstekingssysteem.

(e) De motor van de reddingboot moet voorzien zijn van een dynamo voor het opladen van de radiobatterij en voor andere doeleinden.

(f) Een zoeklicht moet zijn aangebracht op elke motorreddingboot, die ingevolge paragraaf (a) van Voorschrift 8 van dit Hoofdstuk op passagiersschepen en ingevolge paragraaf (c) van dat Voorschrift op schepen gebezigd als fabrieksschepen bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschepen voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, gevoerd moet worden.

(g) Het zoeklicht moet voorzien zijn van een lamp van ten minste 80 watts, een doelmatige reflector en een krachtbron, die goede verlichting mogelijk maken van een lichtgekleurd voorwerp van ongeveer 18 meter (of 60 voet) breedte op 180 meter (of 200 yards) afstand gedurende in totaal zes uur en moet ten minste drie uur achtereen in bedrijf kunnen zijn.

Voorschrift 15

Eisen waaraan opblaasbare reddingvlotten moeten voldoen

(a) Elk opblaasbaar reddingvlot moet zo zijn geconstrueerd, dat het in opgeblazen toestand en drijvend met opgezette overkapping, in zeegang stabiel is.

(b) Het moet zodanig zijn vervaardigd dat, indien van een hoogte van 18 meter (of 60 voet) te water geworpen, het reddingvlot noch de uitrusting wordt beschadigd.

(c) Het reddingvlot moet voorzien zijn van een overkapping, die automatisch in opgezette stand komt wanneer het vlot wordt opgeblazen. Deze overkapping moet de inzittenden tegen weersinvloeden kunnen beschermen en moet voorzien zijn van middelen voor het opvangen van regenwater. Bovenop de overkapping moet een lamp zijn aangebracht, die gevoed wordt door een door zeewater geactiveerd element, een soortgelijke lamp moet binnenin het reddingvlot zijn aangebracht. De overkapping van het reddingvlot moet een zeer goed waarneembare kleur hebben.

(d) Het reddingvlot moet voorzien zijn van een vanglijn en van een langs de buitenzijde in bochten stevig vastgebindselde grijplijn. Aan de binnenzijde van het vlot moet eveneens rondom een grijplijn zijn aangebracht.

(e) Het reddingvlot moet door één persoon gemakkelijk omgekeerd kunnen worden wanneer het bij het opblazen ondersteboven ligt.

(f) Het reddingvlot moet bij elke toegang voorzien zijn van doelmatige middelen om in het water liggende mensen in staat te stellen erin te klimmen.

(g) Het reddingvlot moet geborgen zijn in een valies of andere verpakking van zodanige samenstelling, dat deze bestand is tegen de op zee voorkomende harde omstandigheden. Het reddingvlot moet, geborgen in zijn valies of andere verpakking, blijven drijven.

(h) Het drijfvermogen van het reddingvlot moet zodanig zijn aangebracht dat door een verdeling in een even aantal afzonderlijke compartimenten de zekerheid bestaat, dat de helft hiervan in staat is het aantal personen, waarvoor het vlot is goedgekeurd, boven water te houden, dan wel door enig ander even doelmatig middel een redelijk overschot aan drijfvermogen verzekerd is indien het vlot beschadigd is of gedeeltelijk niet opblaast.

(i) Het totale gewicht van het reddingvlot met inbegrip van valies of andere verpakking en uitrusting mag niet meer bedragen dan 180 kg. (of 400 lbs.)

(j) Het aantal personen, waarvoor een opblaasbaar reddingvlot mag worden goedgekeurd, is gelijk aan het kleinste van beide volgende getallen:

(i) het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofdruimtes (waarbij de steunbogen noch de doft of doften indien aangebracht medegerekend mogen worden) te delen door 96 als de inhoud gemeten is in dm^3 (of door 3,4 als de inhoud gemeten is in kubieke voeten), of

(ii) het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer van het opgeblazen reddingvlot (waarbij de doft of doften

indien aangebracht wel medegerekend mogen worden) te delen door 3720 als gemeten is in cm^2 (of door 4 als de oppervlakte gemeten is in vierkante voeten).

(k) De vloer van het reddingvlot moet waterdicht en voldoende isolerend tegen koude zijn.

(l) Het reddingvlot moet worden opgeblazen met een voor de inzittenden onschadelijk gas; het opblazen moet automatisch geschieden hetzij door het trekken aan een lijn of op een andere even eenvoudige en doeltreffende manier. Er moeten middelen beschikbaar zijn waardoor het mogelijk is de handpomp of blaasbalg, vereist volgens Voorschrift 17 van dit Hoofdstuk, te gebruiken voor het handhaven van de druk.

(m) Het reddingvlot moet van goedgekeurd materiaal vervaardigd en van een goedgekeurde constructie zijn; het moet zo zijn gemaakt dat het, drijvende blootgesteld aan welke toestanden van de zee ook, gedurende 30 dagen tegen invloeden van weer en wind bestand is.

(n) Geen reddingvlot mag worden goedgekeurd dat, berekend overeenkomstig paragraaf (j) van dit Voorschrift, plaats biedt aan minder dan 6 personen. De vaststelling van het grootste aantal personen, berekend volgens genoemde paragraaf, waarvoor een opblaasbaar reddingvlot mag worden goedgekeurd, wordt aan het beleid van de Administratie overgelaten, maar het mag in geen geval 25 te boven gaan.

(o) Het reddingvlot moet opgeblazen kunnen worden bij temperaturen tussen 150°F en minus 22°F (of tussen 66°C en minus 30°C).

(p) De plaatsing van het reddingvlot moet dusdanig zijn, dat het in geval van nood onmiddellijk beschikbaar is.

(q) Het reddingvlot moet voorzien zijn van middelen, die het slepen ervan gemakkelijk maken.

Voorschrift 16

Eisen waaraan vaste reddingvlotten moeten voldoen

(a) Elk vast reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat, indien te water geworpen vanaf de plaats waar het aan boord is geborgen, het vlot noch de uitrusting wordt beschadigd.

(b) Het dek van het reddingvlot moet gelegen zijn binnen dat gedeelte van het vlot, dat bescherming aan de inzittenden biedt. De oppervlakte van dit dek moet ten minste 3720 cm^2 (of 4 vierkante voeten) bedragen per persoon, waarvoor het vlot is goedgekeurd. Het dek moet zodanig zijn, dat binnendringen van water zoveel mogelijk wordt voorkomen en de gebruikers moeten afdoende boven water worden gehouden.

(c) Het reddingvlot moet voorzien zijn van een overkapping of soortgelijke inrichting van zeer goed waarneembare kleur, die de inzittenden tegen weersinvloeden moet kunnen beschermen, onverschillig welke zijde van het vlot boven drijft.

(d) De uitrusting van het reddingvlot moet zodanig zijn geplaatst dat deze gemakkelijk beschikbaar is, onverschillig welke zijde van het vlot boven drijft.

(e) Het totale gewicht van een reddingvlot met uitrusting mag aan boord van passagiersschepen 180 kg (of 400 lbs) niet te boven gaan. Reddingvloten aan boord van vrachtschepen mogen zwaarder wegen dan 180 kg (of 400 lbs) indien zij aan beide zijden van het schip te water gelaten kunnen worden of wanneer middelen voorhanden zijn, waarmee zij mechanisch te water gebracht kunnen worden.

(f) Het reddingvlot moet te allen tijde, met welke zijde het ook boven drijft, voor het doel geschikt en stabiel zijn.

(g) Het reddingvlot moet per persoon, waarvoor het is goedgekeurd, voorzien zijn van ten minste 96 dm³ (of 3,4 kubieke voeten) aan luchtkasten of gelijkwaardige drijfmiddelen, die zo dicht mogelijk bij de zijden van het vlot moeten zijn aangebracht.

(h) Het reddingvlot moet voorzien zijn van een vastgemaakte vanglijn en een langs de buitenzijde in bochten stevig vastgebindselde grijplijn. Aan de binnenzijde van het vlot moet eveneens rondom een grijplijn zijn aangebracht.

(i) Het reddingvlot moet bij elke toegang voorzien zijn van doelmatige middelen om in het water liggende mensen in staat te stellen erin te klimmen.

(j) Het reddingvlot moet zo gemaakt zijn, dat het bestand is tegen aantasting door olie of olieprodukten.

(k) Een op een elektrisch element brandend, drijvend licht moet met een lijn aan het reddingvlot bevestigd zijn.

(l) Het reddingvlot moet voorzien zijn van middelen, die het slepen ervan gemakkelijk maken.

(m) Reddingvloten moeten zo geplaatst zijn dat zij, in geval het schip zinkt, daarvan vrij drijven.

Voorschrift 17

Uitrusting van opblaasbare en vaste reddingvloten

(a) De normale uitrusting van elk reddingvlot moet bestaan uit:

(i) één drijvende werpring, bevestigd aan een drijvende lijn van ten minste 30 meter (of 100 voet) lengte;

(ii) voor reddingvlotten goedgekeurd voor niet meer dan 12 personen: één mes en één hoosvat. Voor reddingvlotten goedgekeurd voor 13 personen of meer: twee messen en twee hoosvaten;

(iii) twee sponzen;

(iv) twee drijfankers, waarvan één blijvend bevestigd aan het reddingvlot en één als reserve;

(v) twee pagaaien;

(vi) materiaal voor het repareren van lekken in de drijfkamers;

(vii) één handpomp of blaasbalg tenzij het reddingvlot voldoet aan de bepalingen van Voorschrift 16 van dit Hoofdstuk;

(viii) drie blikopeners;

(ix) één goedgekeurde uitrusting voor eerste hulp bij ongelukken in een waterdichte trommel;

(x) één roestvrije van maten voorziene drinkbeker;

(xi) één waterdichte elektrische lamp, geschikt voor het geven van morse-seinen, alsmede één stel reserve-batterijen en één reserve-gloeilamp in een waterdichte houder;

(xii) één spiegel tot het geven van seinen overdag en één signaal-fluit;

(xiii) twee valschermsignalen van een goedgekeurd type, die op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven;

(xiv) zes handstakellichten van een goedgekeurd type, die een helder rood licht geven;

(xv) één vistuig;

(xvi) een rantsoen voedsel, vastgesteld door de Administratie, voor iedere persoon waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd;

(xvii) waterdichte vaten, bevattende $1\frac{1}{2}$ liter (of 3 pint) zoet water voor iedere persoon, waarvoor het reddingvlot is goedgekeurd; hiervan mag $\frac{1}{2}$ liter (of 1 pint) voor iedere persoon weggelaten worden indien een doelmatig ontzoutingsapparaat, dat in staat is dezelfde hoeveelheid zoet water te leveren aanwezig is;

(xviii) zes tabletten van een middel tegen zeeziekte voor iedere persoon, waarvoor het vlot is goedgekeurd;

(xix) instructies voor het doorstaan van het verblijf op het vlot en

(xx) één exemplaar van de geïllustreerde lijst van reddings-seinen, bedoeld in Voorschrift 16 van Hoofdstuk V.

(b) In het geval dat passagiersschepen korte internationale reizen maken, waarvan de duur zodanig is, dat naar de mening van de Administratie alle uitrustingsstukken, omschreven in paragraaf (a) niet nodig zijn, mag zij toestaan, dat één of meer reddingvlotten, doch niet minder dan $1/6$ van het aantal op elk zodanig schip ge-

voerde reddingvlotten, is voorzien van de uitrusting, omschreven in de sub-paragrafen (i) tot en met (vii), (xi) en (xix) van paragraaf (a) van dit Voorschrift en van de helft van de uitrusting omschreven in de sub-paragrafen (xiii) en (xiv) van genoemde paragraaf en dat de overige aan boord gevoerde reddingvlotten zijn voorzien van de uitrusting omschreven in de sub-paragrafen (i) tot en met (vii) en (xix) van genoemde paragraaf (a).

Voorschrift 18

Oefenen in het gebruik van reddingvlotten

De Administratie moet, voorzover zulks uitvoerbaar en redelijk is, maatregelen nemen teneinde te verzekeren dat de bemanningen van schepen, aan boord waarvan reddingvlotten worden gevoerd, in het te water brengen en het gebruik daarvan geoefend zijn.

Voorschrift 19

Embarkeren in reddingboten en reddingvlotten

(a) Voor het embarkeren in de reddingboten moeten doeltreffende maatregelen zijn getroffen, die moeten omvatten:

(i) een ladder bij elk stel davits om de reddingboten te kunnen bereiken wanneer deze te water liggen. De Administratie mag echter toestaan, dat op passagiersschepen, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, die ladders worden vervangen door andere goedgekeurde middelen met dien verstande, dat aan elke zijde van het schip ten minste één ladder aanwezig moet zijn;

(ii) middelen voor het verlichten van de reddingboten en de davits met toebehoren gedurende het gereed maken voor en tijdens het te water vieren, benevens voor het verlichten van het wateroppervlak ter plaatse waar de reddingboten worden gevierd totdat het te water brengen is voltooid;

(iii) middelen om passagiers en bemanning te waarschuwen dat men op het punt staat het schip te verlaten;

(iv) middelen om te beletten dat water uit het schip in de reddingboten stroomt.

(b) Voor het embarkeren in de reddingvlotten moeten eveneens doeltreffende maatregelen zijn getroffen, die moeten omvatten:

(i) voldoende ladders om het bereiken van de reddingvlotten te vergemakkelijken wanneer deze te water liggen. De Administratie mag echter toestaan, dat op passagiersschepen, schepen gebezigd als

fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, die ladders geheel of gedeeltelijk vervangen worden door andere goedgekeurde middelen;

(ii) waar reddingvlotten aan boord zijn, voor welke goedgekeurde middelen voor het te water vieren zijn geplaatst, middelen voor het verlichten van die reddingvlotten en de vierinrichtingen gedurende het gereed maken voor en tijdens het te water vieren, benevens voor het verlichten van het wateroppervlak, ter plaatse waar de reddingvlotten worden gevierd totdat het te water brengen is voltooid;

(iii) middelen voor het verlichten van de plaats, waar de reddingvlotten geborgen zijn, die niet mechanisch te water worden gebracht;

(iv) middelen om passagiers en bemanning te waarschuwen dat men op het punt staat het schip te verlaten;

(v) middelen, die beletten dat water uit het schip in de reddingvlotten stroomt op plaatsen waar deze te water worden gelaten; inbegrepen die vlotten, die onder goedgekeurde middelen voor het vieren zijn opgesteld.

Voorschrift 20

Merken van reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen

(a) De afmetingen van een reddingboot alsmede het aantal personen, waarvoor deze is goedgekeurd, moeten in duidelijke en onuitwisbare letters daarop zijn aangegeven. De naam en de thuishaven van het schip, waartoe de reddingboot behoort, moeten op beide zijden van de boeg geschilderd zijn.

(b) Drijvende toestellen moeten op gelijke wijze met het aantal personen zijn gemerkt.

(c) Opblaasbare reddingvlotten en hun valies of andere verpakking moeten op gelijke wijze met het aantal personen zijn gemerkt. Op elk opblaasbaar reddingvlot moeten ook een serienummer en de naam van de fabrikant zijn aangegeven, zodat kan worden vastgesteld wie de eigenaar van het reddingvlot is.

(d) Elk vast reddingvlot moet gemerkt zijn met de naam en de thuishaven van het schip waartoe het behoort, alsmede met het aantal personen, waarvoor het is goedgekeurd.

(e) Geen reddingboot, reddingvlot of drijvend toestel mag zijn gemerkt voor een groter aantal personen dan dat, verkregen op de wijze als omschreven in dit Hoofdstuk.

Voorschrift 21*Eisen voor reddingboeien*

- (a) Een reddingboei moet aan de volgende voorwaarden voldoen:
- (i) vervaardigd zijn van massief kurk of een ander daarmee gelijkwaardig materiaal;
 - (ii) gedurende 24 uur in zoet water een gewicht van ten minste 14,5 kg. (of 32 lbs.) ijzer kunnen dragen;
 - (iii) bestand zijn tegen aantasting door olie of olieprodukten;
 - (iv) van zeer duidelijk zichtbare kleur zijn;
 - (v) in blokletters gemerkt zijn met de naam en de thuishaven van het schip, waarop de boei is geplaatst.
- (b) Reddingboeien, gevuld met biezen, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang, zomede reddingboeien waarvan het drijfvermogen afhangt van luchtkasten, die te voren moeten worden opgeblazen, zijn verboden.
- (c) Reddingboeien, vervaardigd van plastic of een andere synthetische samenstelling, moeten hun drijfvermogen en duurzaamheid kunnen behouden in aanraking met zeewater of olieprodukten en onder alle in volle zee voorkomende temperatuurs- en klimaatswisselingen.
- (d) Reddingboeien moeten voorzien zijn van een stevig aangebindselde in bochten hangende grijplijn. Aan elke zijde van het schip moet ten minste één reddingboei voorzien zijn van een drijvende reddinglijn met een lengte van ten minste 27,5 meter (of 15 vaam).
- (e) Aan boord van passagiersschepen moeten niet minder dan de helft van het totale aantal reddingboeien en in geen geval minder dan zes, en aan boord van vrachtschepen ten minste de helft van het totale aantal reddingboeien, voorzien zijn van een goed werkend zelf-ontbrandend licht.
- (f) De zelf-ontbrandende lichten, vereist krachtens paragraaf (e) van dit Voorschrift, mogen niet door water kunnen worden gedooft. Zij moeten ten minste 45 minuten kunnen branden en een lichtsterkte hebben van niet minder dan 3,5 lumen. Deze lichten moeten nabij de reddingboeien, waartoe zij behoren, worden geplaatst en daaraan verbonden zijn met geëigende middelen. Zelf-ontbrandende lichten, gebezigd aan boord van tankschepen, moeten van een goed-gekeurd elektrisch element-type zijn.
- (g) Alle reddingboeien moeten zo geplaatst zijn, dat zij voor de opvarenden gemakkelijk bereikbaar zijn. Ten minste twee van de, krachtens paragraaf (e) van dit Voorschrift van zelf-ontbrandende lichten voorziene reddingboeien moeten bovendien voorzien zijn van

een doelmatig, zelfwerkend rooksignaal, dat gedurende ten minste 15 minuten rook van zeer duidelijk zichtbare kleur kan verspreiden; deze boeien moeten vanaf de brug snel te water geworpen kunnen worden.

(h) Reddingboeien moeten altijd onmiddellijk kunnen worden geworpen en mogen niet op enigerlei wijze blijvend bevestigd zijn.

Voorschrift 22

Reddinggordels

(a) Aan boord van schepen moet voor iedere opvarende een reddinggordel van goedgekeurd model aanwezig zijn en bovendien, tenzij deze reddinggordels ook voor kinderen geschikt gemaakt kunnen worden, een voldoende aantal kinderreddinggordels.

(b) Aan boord van passagiersschepen moet, behalve het aantal reddinggordels vereist krachtens paragraaf (a), een extra hoeveelheid reddinggordels aanwezig zijn van 5 percent van het totale aantal opvarenden. Deze reddinggordels moeten aan dek op duidelijk zichtbare plaatsen geborgen zijn.

(c) Een reddinggordel mag niet worden goedgekeurd tenzij deze voldoet aan de volgende voorwaarden:

- (i) deugdelijk vervaardigd is van geschikte materialen;
- (ii) gedurende 24 uren in zoet water een gewicht van 7,5 kg. (of 16,5 lbs.) ijzer kunnen dragen;
- (iii) zodanig gemaakt is dat het risico van verkeerd aandoen zoveel mogelijk is uitgesloten; de gordel moet echter wel binnenste buiten gedragen kunnen worden;
- (iv) steun aan het hoofd biedt, zo, dat het aangezicht van een bewusteloze boven water wordt gehouden en het lichaam achterover in het water helt;
- (v) het lichaam van de drager direct na het te water komen zo wentelt, dat dit in een veilige positie achterover in het water hellend komt te drijven;
- (vi) bestand is tegen aantasting door olie of olieprodukten;
- (vii) van zeer duidelijk zichtbare kleur is;
- (viii) voorzien is van een signaalfluit van goedgekeurd type, stevig met een koord eraan bevestigd.

(d) Een reddinggordel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen, mag voor gebruik door de bemanningen van alle schepen, behalve passagiersschepen en tankschepen, worden toegelaten, mits de gordel:

(i) voorzien is van twee gescheiden luchtcompartimenten, die in zoet water gedurende 24 uur tezamen 15 kg. (of 33 lbs.) en elk afzonderlijk 7,5 kg. (of 16,5 lbs.) ijzer kunnen dragen;

(ii) zowel mechanisch als met de mond kan worden opgeblazen; en

(iii) voldoet aan de vereisten van de sub-paragrafen (i), (iii), (iv), (v), (vi), (vii) en (viii) van paragraaf (c) zelfs als één van de luchtcompartimenten niet opgeblazen is.

(e) Reddinggordels moeten op gemakkelijk bereikbare plaatsen geborgen zijn; hun plaats moet duidelijk aangegeven zijn.

Voorschrift 23

Lijnwerptoestellen

(a) Schepen moeten een lijnwerptoestel van goedgekeurd type aan boord hebben.

(b) Het toestel moet met redelijke trefzekerheid een lijn kunnen schieten over een afstand van niet minder dan 230 meter (of 250 yards) en moet van ten minste vier projectielen en vier lijnen voorzien zijn.

Voorschrift 24

Scheepsnoodseinen

Schepen moeten ten genoegen van de Administratie voorzien zijn van middelen om, zowel overdag als des nachts, doelmatige noodseinen te kunnen geven. Hieronder moeten ten minste twaalf valschermsignalen begrepen zijn, die op grote hoogte een helder rood licht kunnen geven.

Voorschrift 25

Alarmrol en instructies voor noodgevallen

(a) Aan ieder lid van de bemanning moeten speciale taken worden toegewezen, waarmede hij in geval van nood is belast.

(b) Op de alarmrol moeten al deze speciale taken vermeld zijn en moet in het bijzonder de plaats zijn aangegeven, waarheen ieder lid van de bemanning zich moet begeven en de werkzaamheden, die hij zal hebben te verrichten.

(c) De alarmrol moet opgemaakt zijn vóór het schip vertrekt. Afschriften ervan moeten op verschillende plaatsen in het schip opgehangen worden en speciaal in de verblijven voor de bemanning.

(d) Op de alarmrol moeten de aan de onderscheidene leden van de bemanning opgedragen taken zijn vermeld met betrekking tot:

(i) het sluiten van de waterdichte deuren, afsluiters, spuigaten, as-kokers en branddeuren;

(ii) de uitrusting van de reddingboten (inbegrepen het draagbare radiotoestel) en van de andere reddingmiddelen;

(iii) het te water brengen van de reddingboten;

(iv) het algemeen gereedmaken van de andere reddingmiddelen;

(v) het verzamelen van de passagiers; en

(vi) het blussen van brand.

(e) Op de alarmrol moeten de diverse taken met betrekking tot de passagiers, aan de personeelsleden van de civiele dienst in geval van nood opgedragen, zijn vermeld. Deze taken moeten omvatten:

(i) het waarschuwen van de passagiers;

(ii) het erop toezien dat zij voldoende gekleed zijn en dat zij hun redding gordels goed hebben aangedaan;

(iii) het verzamelen van de passagiers op de appèlplaatsen;

(iv) het bewaren van de orde in de gangen en op de trappen en het algemeen toezicht uitoefenen op de bewegingen van de passagiers; en

(v) het zorgen dat een voorraad dekens naar de reddingboten wordt gebracht.

(f) De alarmrol moet duidelijk omschreven seinen voor het oproepen van de gehele bemanning naar hun boot, reddingvlot en brandblusstations vermelden en de volledige gegevens van die seinen bevatten. Deze seinen moeten worden gegeven met de fluit of sirene en dienen, behalve op passagiersschepen op korte internationale reizen en op vrachtschepen met een lengte van minder dan 45,7 meter (of 150 voet) te worden aangevuld door andere elektrisch te geven seinen. Al deze seinen moeten vanaf de brug gegeven kunnen worden.

Voorschrift 26

Appèls en oefeningen

(a) (i) Aan boord van passagiersschepen moeten appèls van de bemanning voor oefening met de boten en in het blussen van brand zo mogelijk wekelijks plaats hebben. Deze appèls zullen moeten worden gehouden voordat het schip de laatste haven van vertrek voor een internationale reis, geen korte internationale reis zijnde, verlaat.

(ii) Aan boord van vrachtschepen moet een appèl van de bemanning voor oefening met de boten en in het blussen van brand met tussenpozen van niet langer dan één maand worden gehouden, met dien verstande dat beide appèls binnen 24 uur na het vertrek uit een haven moeten worden gehouden wanneer meer dan 25 percent van de bemanning in die haven is vervangen.

(iii) Bij het maandelijks appèl op vrachtschepen moet de uitrusting van de boten worden gecontroleerd, teneinde de zekerheid te hebben dat deze compleet is.

(iv) De data, waarop de appèls zijn gehouden, moeten worden vermeld in een dagboek, dat daarvoor door de Administratie kan worden aangewezen. Indien in een bepaalde week (voor passagiersschepen) of maand (voor vrachtschepen) geen appèl of slechts een gedeeltelijk appèl is gehouden, moet aantekening worden gemaakt van de omstandigheden en de omvang van het gehouden appèl. Op vrachtschepen moet over het onderzoek van de bootsuitrusting gerapporteerd worden in het dagboek, waarin tevens dient te worden vermeld bij welke gelegenheden de boten buitenboord zijn gebracht en gevierd, overeenkomstig het bepaalde in paragraaf (c) van dit Voorschrift.

(b) Aan boord van passagiersschepen, met uitzondering van die, welke korte internationale reizen maken, moet binnen 24 uur na vertrek uit de haven appèl van de passagiers worden gehouden.

(c) Bij de opeenvolgende bootoefeningen moeten verschillende groepen reddingboten om beurten gebruikt worden, waarvan elke reddingboot buitenboord gebracht en voorzover uitvoerbaar en redelijk ten minste eenmaal per vier maanden te water gevierd moet worden. De oefeningen en inspecties moeten zodanig worden geregeld, dat de bemanning volledig op de hoogte is met en geoefend is in de werkzaamheden, die zij moet verrichten, daarbij inbegrepen instructie in de behandeling en het gebruik van reddingvlotten als deze aanwezig zijn.

(d) Het noodsein om de passagiers naar de appèlplaatsen te roepen, moet bestaan uit zeven of meer korte stoten gevolgd door één lange stoot op de fluit of de sirene. Dit sein moet op passagiersschepen, behalve wanneer zij korte internationale reizen maken, aangevuld worden door andere seinen, elektrisch door het gehele schip gegeven vanaf de brug. De betekenis van alle seinen, die voor de passagiers van belang zijn, moet met nauwkeurige aanwijzingen hoe in geval van nood te handelen, duidelijk in daarvoor in aanmerking komende talen zijn aangegeven op kaarten, die in hun hutten en op duidelijk zichtbare plaatsen in andere passagiersverblijven zijn aangebracht.

DEEL B — ALLEEN VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

Voorschrift 27

Reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen

(a) Passagiersschepen moeten twee onder davits geplaatste boten aan boord hebben — één aan elke zijde van het schip — voor gebruik in noodgevallen. Deze boten moeten van een goedgekeurd type zijn

en hun lengte mag niet groter zijn dan $8\frac{1}{2}$ meter (of 28 voet). Zij mogen worden medegerekend voor de toepassing van de paragrafen (b) en (c) van dit Voorschrift mits zij volledig voldoen aan de eisen, in dit Hoofdstuk omschreven voor reddingboten, en voor de toepassing van Voorschrift 8 mits zij bovendien volledig voldoen aan de vereisten, omschreven in Voorschrift 9 en, waar toepasselijk, die in Voorschrift 14 van dit Hoofdstuk. Zij moeten, zolang het schip op zee is, gereed zijn voor onmiddellijk gebruik. Aan boord van schepen, waar aan de eisen, omschreven in paragraaf (h) van Voorschrift 29, voldaan is door het aanbrengen van middelen aan de buitenzijde van de reddingboten, behoeven de twee boten vereist volgens dit Voorschrift, niet van zulke middelen voorzien te zijn.

(b) Passagiersschepen, die internationale reizen maken, niet zijnde korte internationale reizen, moeten aan boord hebben:

(i) aan elke zijde reddingboten, die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden om de helft van het aantal opvarenden op te nemen.

De Administratie mag evenwel toestaan dat reddingboten worden vervangen door reddingvlotten met dezelfde totale capaciteit, met dien verstande echter dat aan elke zijde van het schip nimmer minder reddingboten mogen zijn geplaatst dan voldoende is om $37\frac{1}{2}$ percent van alle opvarenden op te nemen;

(ii) reddingvlotten, die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om 25 percent van het totale aantal opvarenden op te nemen, benevens drijvende toestellen voor 3 percent van dat aantal.

Voor schepen, welke een indelingsfactor hebben van 0,33 of minder, mag evenwel worden toegestaan dat zij, in plaats van met reddingvlotten voor 25 percent en drijvende toestellen voor 3 percent van alle opvarenden, uitgerust zijn met drijvende toestellen voor 25 percent van dat aantal.

(c) (i) Een passagiersschip, dat korte internationale reizen maakt, moet voorzien zijn van een aantal stellen davits naar gelang van zijn lengte, als aangegeven in kolom A van de tabel in Voorschrift 28 van dit Hoofdstuk. Onder elk stel davits moet een reddingboot geplaatst zijn en deze reddingboten moeten ten minste de minimum inhoud hebben, vereist volgens kolom C van de tabel, of de inhoud, die nodig is om alle opvarenden op te nemen indien deze minder is.

Wanneer het evenwel naar het oordeel van de Administratie niet uitvoerbaar noch redelijk is om op een schip, dat korte internationale reizen maakt, het aantal stellen davits, vereist volgens kolom A van de tabel in Voorschrift 28 te plaatsen, mag de Administratie, in buitengewone omstandigheden, een kleiner aantal davits toestaan, met dien verstande dat dit aantal nimmer kleiner mag zijn dan het minimum aantal aangegeven in kolom B van de tabel en dat de totale inhoud van de reddingboten aan boord van het schip ten minste

gelijk zal zijn aan de minimum inhoud, vereist volgens kolom C of aan de vereiste plaatsruimte voor alle opvarenden, indien deze minder is.

(ii) Wanneer de aldus berekende reddingboten niet toereikend zijn om alle opvarenden op te nemen, moeten zoveel aanvullende reddingboten onder davits of reddingvloten geplaatst worden, dat de beschikbare plaatsruimte in de reddingboten en de reddingvloten tezamen voldoende is om alle opvarenden op te nemen.

(iii) Ongeacht het bepaalde in sub-paragraaf (c) (ii) mag op elk schip, dat korte internationale reizen maakt, het aantal opvarenden de totale capaciteit van de overeenkomstig de sub-paragrafen (c) (i) en (c) (ii) van dit Voorschrift geëiste reddingboten niet te boven gaan, tenzij de Administratie van oordeel is dat zulks door de omvang van het verkeer noodzakelijk gemaakt wordt en in dat geval alleen als het schip voldoet aan de bepalingen van Voorschrift 1, paragraaf (d) van Hoofdstuk II.

(iv) Wanneer de Administratie, op grond van het bepaalde in sub-paragraaf (c) (iii), het vervoer van meer personen dan waarvoor plaatsruimte in de reddingboten beschikbaar is, heeft toegestaan en overtuigd is, dat het op dat schip onuitvoerbaar is de in overeenstemming met subparagraaf (c) (ii) aan boord aanwezige reddingvloten te plaatsen, mag zij een vermindering van het aantal reddingboten toestaan.

Met dien verstande dat:

(1) het aantal reddingboten op schepen met een lengte van 58 meter (of 190 voet) en groter nimmer minder zal zijn dan vier, waarvan aan elke zijde van het schip twee geplaatst moeten zijn en op schepen met een lengte kleiner dan 58 meter (of 190 voet) nimmer minder zal zijn dan twee, waarvan aan elke zijde van het schip één geplaatst moet zijn; en

(2) het aantal reddingboten en reddingvloten altijd voldoende zal zijn om alle opvarenden op te nemen.

(v) Elk passagiersschip, dat korte internationale reizen maakt, moet behalve de reddingboten en reddingvloten, vereist volgens de bepalingen van deze paragraaf, voldoende reddingvloten aan boord hebben om 10 procent van het totale aantal personen, waarvoor plaatsruimte in de reddingboten van dat schip beschikbaar is, op te nemen.

(vi) Elk passagiersschip, dat korte internationale reizen maakt, moet ook drijvende toestellen voor ten minste 5 procent van alle opvarenden aan boord hebben.

(vii) De Administratie mag bepaalde schepen of groepen van schepen, voorzien van certificaten voor korte internationale reizen, toestaan van meer dan 600 zeemijlen doch niet meer dan 1200 zeemijlen te maken, indien dergelijke schepen voldoen aan de be-

palingen van Voorschrift 1, paragraaf (d), van Hoofdstuk II en zij reddingboten aan boord hebben voor 75 procent van de opvarenden en overigens voldoen aan de bepalingen van deze paragraaf.

Voorschrift 28

Tabel betreffende de davits en de kubieke inhoud van reddingboten voor schepen op korte internationale reizen

De volgende tabel stelt naar gelang van de lengte van het schip vast:

A. het minimum aantal stellen davits, dat geplaatst moet zijn op een schip, dat korte internationale reizen maakt en onder elk waarvan een reddingboot moet zijn geplaatst overeenkomstig Voorschrift 27 van dit Hoofdstuk;

B. het kleiner aantal stellen davits, dat ingevolge Voorschrift 27 bij uitzondering mag worden toegestaan op een schip, dat korte internationale reizen maakt;

C. de minimum inhoud der reddingboten, vereist voor een schip, dat korte internationale reizen maakt:

Lengte van het schip volgens de meetbrief				(A) minimum aantal stellen davits	(B) aantal stellen davits bij uitzon- dering toe- gestaan	(C) minimum inhoud van de reddingboten	
meters		voeten				kub. meters	kub. Eng. voeten
31 en kl. dan	37	100 en kl. dan	120	2	2	11	400
37	43	120	140	2	2	18	650
43	49	140	160	2	2	26	900
49	53	160	175	3	3	33	1,150
53	58	175	190	3	3	38	1,350
58	63	190	205	4	4	44	1,550
63	67	205	220	4	4	50	1,750
67	70	220	230	5	4	52	1,850
70	75	230	245	5	4	61	2,150
75	78	245	255	6	5	68	2,400
78	82	255	270	6	5	76	2,700
82	87	270	285	7	5	85	3,000
87	91	285	300	7	5	94	3,300
91	96	300	315	8	6	102	3,600
96	101	315	330	8	6	110	3,900
101	107	330	350	9	7	122	4,300
107	113	350	370	9	7	135	4,750
113	119	370	390	10	7	146	5,150
119	125	390	410	10	7	157	5,550
125	133	410	435	12	9	171	6,050
133	140	435	460	12	9	185	6,550
140	149	460	490	14	10	202	7,150
149	159	490	520	14	10	221	7,800
159	168	520	550	16	12	238	8,400

Noot betreffende (C). Wanneer de lengte van het schip kleiner is dan 31 meter (of 100 voet) of groter is dan 168 meter (of 550 voet) moeten het minimum aantal stellen davits en de kubieke inhoud van de reddingboten door de Administratie worden vastgesteld.

Voorschrift 29*Plaatsing en behandeling van reddingboten, reddingvlotten en drijvende toestellen*

(a) Reddingboten en reddingvlotten moeten ten genoegen van de Administratie zo geplaatst zijn dat:

(i) zij in de kortst mogelijke tijd, ten hoogste 30 minuten, te water kunnen worden gebracht;

(ii) zij op generlei wijze het vlug behandelen van de andere reddingboten, reddingvlotten of drijvende toestellen, dan wel het verzamelen van de opvarenden op de inschepingsplaatsen of hun inscheeping bemoeilijken;

(iii) de reddingboten en de reddingvlotten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen aan boord vereist zijn, met hun volle bezetting aan personen en uitrusting, zelfs onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en van 15° slagzij te water gebracht kunnen worden; en

(iv) de reddingvlotten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen aan boord niet vereist zijn, en de drijvende toestellen, zelfs onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en van 15° slagzij te water gebracht kunnen worden.

(b) Elke reddingboot moet onder een afzonderlijk stel davits geplaatst zijn.

(c) Reddingboten mogen slechts op meer dan één dek worden geplaatst indien doeltreffende maatregelen zijn genomen om te voorkomen dat reddingboten op een lager dek door die, geplaatst op een hoger dek, onklaar raken.

(d) Reddingboten en reddingvlotten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen aan boord vereist zijn, mogen niet nabij de boeg van het schip geplaatst worden. Zij dienen op zodanige plaatsen opgesteld te worden dat veilige tewaterlating verzekerd is, waarbij speciaal gelet moet worden op de noodzaak vrij te blijven van de schroef en van ver uitstekende delen van de romp achteruit.

(e) Davits moeten van een goedgekeurd type zijn en ten genoegen van de Administratie doeltreffend zijn geplaatst. Zij moeten op zodanige wijze op één of meer dekken worden geplaatst dat de eronder geplaatste reddingboten, ongehinderd door de behandeling van de andere davits, veilig te water kunnen worden gebracht.

(f) Davits moeten:

(i) klapdavits of zwaartekrachtdavits zijn voor het behandelen van reddingboten die, volledig uitgerust en bemand met de bedieningsmanschappen, niet meer wegen dan 2300 kg. (of 2½ Engelse ton);

(ii) zwaartekrachtdavits zijn voor het behandelen van reddingboten die, volledig uitgerust en bemand met de bedieningsmannschappen, meer wegen dan 2300 kg. (of 2½ Engelse ton).

(g) Davits, takels, blokken en overig toebehoren moeten van zodanige sterkte zijn dat de reddingboten, bemand met de bedieningsmannschappen, buitenboord gebracht kunnen worden en vervolgens met volledige bezetting en uitrusting veilig te water gebracht kunnen worden bij een slagzij van het schip van 15° en bij een kop- of stuurlast van 10°.

(h) Glijspanten of andere doelmatige middelen moeten zijn aangebracht, teneinde het te water brengen van de reddingboten tegen een slagzij van 15° in te vergemakkelijken.

(i) Middelen moeten aanwezig zijn om de reddingboten tegen het scheepsboord te brengen en daar te houden, zodat personen veilig kunnen worden ingescheept.

(j) Reddingboten en de krachtens Voorschrift 27 van dit Hoofdstuk vereiste boten voor noodgevallen, moeten bediend worden met staaldraadlopers en lieren van goedgekeurd type die, voor wat betreft de boten voor noodgevallen, geschikt moeten zijn om deze snel weer op te hijsen. De Administratie mag, bij wijze van uitzondering, het gebruik van manilla-lopers of lopers van een ander goedgekeurd materiaal met of zonder lieren toestaan (behalve voor de boten voor noodgevallen, die bediend moeten worden door lieren, waarmede deze boten weer snel opgehesen kunnen worden), wanneer zij overtuigd is dat manillalopers of lopers van een ander goedgekeurd materiaal afdoende zijn.

(k) Ten minste twee reddinglijnen moeten aan de middenleider (c.q. aan de davitkoppen) zijn aangebracht. De takels en de reddinglijnen moeten van voldoende lengte zijn om tot op het water te reiken indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater een slagzij van 15° heeft.

De onderblokken moeten voorzien zijn van een doelmatige ring of lange schalm voor het inhoeken in de hijsaken, tenzij een goedgekeurd type valpatent is aangebracht.

(l) Wanneer werktuiglijk bewogen inrichtingen voor het ophijsen van de reddingboten aanwezig zijn, moet daarop tevens een doelmatige handbeweging zijn aangebracht. Wanneer davits ingezet worden door middel van werktuiglijk gedreven takels, moet een veiligheidsinrichting zijn aangebracht, die automatisch de drijfkracht uitschakelt voordat de davits tegen de eindnokken stoten, teneinde te veel spanning op de staaldraadlopers of davits te voorkomen.

(m) De takels van onder davits geplaatste reddingboten moeten gereed zijn voor gebruik en voorzieningen moeten zijn getroffen voor het snel, doch niet noodzakelijkerwijs gelijktijdig, uithoeken van de

onderblokken. De ophangpunten van de reddingboten aan de takels moeten zover boven het dolboord liggen, dat de reddingboten tijdens het vieren voldoende stabiel zijn.

(n) (i) Aan boord van passagiersschepen, die internationale reizen maken, geen korte internationale reizen zijnde, en die uitgerust zijn met reddingboten en reddingvlotten overeenkomstig sub-paragraaf (b) (i) van Voorschrift 27 van dit Hoofdstuk, moeten goedgekeurde middelen voor het te water vieren, in naar de mening van de Administratie voldoende aantal, aanwezig zijn om dat aantal reddingvlotten, dat tezamen met de reddingboten overeenkomstig genoemde sub-paragraaf vereist is om alle opvarenden op te kunnen nemen, met het aantal personen, waarvoor zij zijn goedgekeurd, onder gunstige omstandigheden in niet meer dan 30 minuten te water te brengen. Deze goedgekeurde middelen voor het te water vieren moeten, voorzover uitvoerbaar, gelijkelijk over beide zijden van het schip verdeeld zijn en er moet ten minste één zulk een middel aan elke zijde geplaatst zijn.

Dergelijke middelen behoeven evenwel niet aanwezig te zijn voor de, krachtens sub-paragraaf (b) (ii) van Voorschrift 27 van dit Hoofdstuk, aan boord voor 25 percent van alle opvarenden voorgeschreven aanvullende reddingvlotten, maar elk ingevolge deze sub-paragraaf aan boord zijnd reddingvlot moet, wanneer een goedgekeurd middel voor het te water vieren op het schip beschikbaar is, van een type zijn dat geschikt is om met dit middel te water te worden gebracht.

(ii) De vaststelling van het aantal goedgekeurde middelen voor het te water vieren, dat aanwezig moet zijn op passagiersschepen, die korte internationale reizen maken, wordt overgelaten aan het beleid van de Administratie. Het aantal reddingvlotten, bestemd voor elk van deze aan boord geplaatste middelen, zal niet meer mogen bedragen dan dat, hetwelk naar de mening van de Administratie, met de toegestane volledige bezetting, onder gunstige omstandigheden in niet minder dan 30 minuten met dat middel te water kan worden gebracht.

Voorschrift 30

Verlichting van dekken, reddingboten, reddingvlotten, enz.

(a) Een elektrisch of ander gelijkwaardig verlichtingssysteem, toereikend voor alle eisen van veiligheid, moet in de verschillende delen van een passagierschip en in het bijzonder op de dekken waar reddingboten en reddingvlotten zijn opgesteld, zijn aangebracht. De onafhankelijke elektrische noodkrachtbron, vereist volgens Voorschrift 25 van Hoofdstuk II, moet waar nodig bedoelde lichtpunten en ook de verlichting, vereist krachtens de sub-paragrafen (a) (ii), (b) (ii) en (b) (iii) van Voorschrift 19 van dit Hoofdstuk, kunnen laten branden.

(b) De uitgang van elke hoofdafdeling, in gebruik bij passagiers of bemanning, moet permanent door een noodlamp zijn verlicht. De stroom voor deze noodverlichting moet, ingeval de hoofdkrachtbron uitvalt, geleverd kunnen worden door de noodkrachtbron, bedoeld in paragraaf (a) van dit Voorschrift.

Voorschrift 31

Bemanning van reddingboten en reddingvlotten

(a) In elke reddingboot moet een stuurman of een gediplomeerd sloepsgast met het commando worden belast, terwijl tevens een plaatsvervanger moet zijn aangewezen. De persoon, belast met het commando, moet een lijst hebben van de bemanning der reddingboot en hij moet ervoor zorgen, dat het personeel onder zijn bevelen vertrouwd is met zijn diverse plichten.

(b) Voor elke motorreddingboot moet iemand zijn aangewezen, die de motor kan bedienen.

(c) Voor elke reddingboot, die voorzien is van een radiotoestel en een zoeklicht, moet iemand zijn aangewezen, die deze apparaten kan bedienen.

(d) Voor elk aan boord zijnd reddingvlot moet iemand, geoefend in het behandelen van en omgaan met reddingvlotten, zijn aangewezen, behalve op schepen, die korte internationale reizen maken wanneer de Administratie van oordeel is dat zulks niet mogelijk is.

Voorschrift 32

Gediplomeerde sloepsgasten

(a) Aan boord van passagiersschepen moet voor elke reddingboot die aan boord geplaatst is teneinde te voldoen aan de voorschriften van dit Hoofdstuk een aantal sloepsgasten aanwezig zijn ten minste gelijk aan dat, aangegeven in onderstaande tabel:

Toegelaten aantal personen in de reddingboot	Het minimum aantal gediplomeerde sloepsgasten moet zijn
Minder dan 41 personen	2
Van 41 tot en met 61 personen ..	3
Van 62 tot en met 85 personen ..	4
Meer dan 85 personen	5

(b) De aanwijzing van de gediplomeerde sloepsgasten voor elke reddingboot wordt aan de kapitein overgelaten.

(c) Diploma's als sloepsgast moeten onder toezicht van de Administratie worden uitgereikt. Teneinde dit diploma te verkrijgen moet een gegadigde het bewijs leveren, dat hij bedreven is in alle handelingen, verband houdende met het te water brengen van redding-

boten en andere reddingmiddelen, in het hanteren van riemen en bedienen van werktuiglijke voortbewegingsinrichtingen, dat hij bekend is met de praktische behandeling van reddingboten en ander reddingmateriaal en voorts dat hij in staat is de bevelen, welke op alle soorten reddingmiddelen betrekking hebben, te begrijpen en uit te voeren.

Voorschrift 33

Drijvende toestellen

(a) Geen enkel type drijvend toestel mag worden goedgekeurd tenzij het voldoet aan de volgende voorwaarden:

(i) het moet van zodanige afmetingen en sterkte zijn dat het vanaf de plaats waar het opgesteld is, te water kan worden geworpen zonder te worden beschadigd;

(ii) het mag niet zwaarder wegen dan 180 kg (of 400 lbs) tenzij ten genoegen van de Administratie doelmatige middelen zijn aangebracht om het te water te kunnen brengen zonder dat het met de hand gelicht wordt;

(iii) het moet van goedgekeurd materiaal en van goedgekeurde samenstelling zijn;

(iv) het moet doeltreffend en stabiel zijn op welke zijde het ook drijft;

(v) de luchtkasten of gelijkwaardige middelen voor het verkrijgen van drijfvermogen moeten zo dicht mogelijk bij de zijden van het toestel zijn aangebracht; het drijfvermogen mag niet door opblazen worden verkregen;

(vi) het moet voorzien zijn van een vanglijn en van een rondom de buitenzijde in bochten stevig vastgebindselde grijplijn;

(b) Het aantal personen, waarvoor een drijvend toestel is goedgekeurd, moet gelijk zijn aan het kleinste van de onderstaande getallen,

(i) verkregen door het aantal kilogrammen ijzer, dat het toestel in zoet water kan dragen, te delen door 14,5 (of het aantal Engelse ponden door 32);

(ii) aangevende het aantal centimeters van de omtrek gedeeld door 30,5 of het aantal voeten.

Voorschrift 34

Voorgeschreven aantal reddingboeien

Het minimum aantal reddingboeien waarmede passagiersschepen moeten zijn uitgerust, is in de volgende tabel aangegeven:

Lengte van het schip in meters	Lengte van het schip in voeten	Minimum aantal reddingboeien
Minder dan 61	Minder dan 200	8
61 tot 122	200 tot 400	12
122 tot 183	400 tot 600	18
183 tot 244	600 tot 800	24
244 en meer	800 en meer	30

DEEL C — ALLEEN VOOR VRACHTSCHEPEN

Voorschrift 35

Aantal reddingboten en reddingvlotten; kubieke inhoud

(a) (i) Aan boord van elk vrachtschip, met uitzondering van tankschepen van 1600 ton bruto inhoud en meer, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten aan elke zijde van het schip reddingboten, die gezamenlijk voldoende ruimte hebben om alle opvarenden op te nemen, geplaatst zijn en moeten bovendien voldoende reddingvlotten aan boord zijn om de helft van hun aantal op te nemen.

Wanneer echter dergelijke vrachtschepen internationale reizen tussen dicht bij elkaar gelegen buurlanden maken, en de Administratie van oordeel is dat de omstandigheden, waaronder de reis wordt gemaakt, zo zijn, dat het redelijk noch noodzakelijk is de reddingvlotten aan boord te hebben, mag zij bepaalde schepen of klassen van schepen van deze verplichting vrijstellen.

(ii) Aan boord van elk tankschip van 1600 ton bruto inhoud en meer moeten aan elke zijde van het schip reddingboten, die gezamenlijk voldoende ruimte hebben om alle opvarenden op te nemen, geplaatst zijn.

(b) (i) Aan boord van elk schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, elk schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en elk schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten geplaatst zijn:

(1) aan elke zijde reddingboten, die gezamenlijk voldoende ruimte hebben om de helft van het totale aantal opvarenden op te nemen.

De Administratie mag evenwel toestaan dat reddingboten vervangen worden door reddingvlotten met dezelfde totale capaciteit, met dien verstande echter dat aan elke zijde van het schip nimmer minder reddingboten mogen zijn geplaatst dan voldoende is om 37½ procent van alle opvarenden op te nemen;

(2) reddingvlotten, die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om de helft van het totale aantal opvarenden op te nemen.

De Administratie mag evenwel, indien het op schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis niet uitvoerbaar is reddingboten aan boord te hebben, die volledig voldoen aan de bepalingen van dit Hoofdstuk, toestaan dat in plaats daarvan andere boten worden gevoerd, die echter moeten voorzien in ten minste de plaatsruimte, vereist volgens dit Voorschrift, en ten minste het drijfvermogen en de uitrusting moeten hebben, welke voor reddingboten in dit Hoofdstuk zijn voorgeschreven.

(ii) Aan boord van elk schip gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, elk schip gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en elk schip in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten twee boten — aan elke zijde één — voor gebruik in noodgevallen, geplaatst zijn. Deze boten moeten van een goedgekeurd type zijn en hun lengte mag niet groter zijn dan $8\frac{1}{2}$ meter (of 28 voet). Zij mogen worden medegerekend voor de toepassing van deze paragraaf mits zij volledig voldoen aan de eisen, in dit Hoofdstuk omschreven voor reddingboten en voor de toepassing van Voorschrift 8 mits zij bovendien volledig voldoen aan de vereisten, omschreven in Voorschrift 9 en, waar toepasselijk, die in Voorschrift 14. Zij moeten, zolang het schip op zee is, gereed zijn voor onmiddellijk gebruik. Aan boord van schepen, waar aan de eisen, omschreven in paragraaf (g) van Voorschrift 36, voldaan is door het aanbrengen van middelen aan de buitenzijde van de reddingboten, behoeven de twee boten vereist volgens dit Voorschrift, niet van zulke middelen te zijn voorzien.

(c) Aan boord van elk tankschip van 3000 ton bruto inhoud en meer moeten ten minste vier reddingboten geplaatst zijn. Twee reddingboten moeten op het achterschip en twee in de midscheeps opgesteld zijn, behalve op tankschepen, die geen bovenbouw of dekhuis in de midscheeps hebben, waar alle reddingboten op het achterschip opgesteld moeten zijn.

De Administratie mag evenwel, indien het op tankschepen zonder midscheepse bovenbouw of dekhuis niet uitvoerbaar is vier reddingboten op het achterschip op te stellen, toestaan dat in plaats daarvan aan elke zijde één reddingboot wordt gevoerd. In een dergelijk geval:

(i) mag de lengte van elke zodanige reddingboot niet groter zijn dan 8 meter (of 26 voet);

(ii) moet elke zodanige reddingboot zo ver naar voren opgesteld zijn als praktisch uitvoerbaar is, in ieder geval zo ver naar voren dat de afstand van de achterkant van de reddingboot tot de schroef ten minste $1\frac{1}{2}$ maal de lengte van deze boot bedraagt;

(iii) moet elke reddingboot zo dicht bij het zecoppervlak opgesteld zijn als veilig en uitvoerbaar is; en

(i) moeten aanvullende reddingvloten aan boord zijn, voldoende plaatsruimte biedend om ten minste de helft van het aantal opvarenden op te nemen.

Voorschrift 36*Davits en middelen voor het te water brengen*

(a) Aan boord van vrachtschepen moeten de reddingboten en reddingvlotten ten genoegen van de Administratie opgesteld zijn.

(b) Elke reddingboot moet onder een afzonderlijk stel davits geplaatst zijn.

(c) Reddingboten, alsmede reddingvlotten waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen aan boord vereist zijn, mogen niet nabij de boeg van het schip geplaatst worden. Zij dienen op zodanige plaatsen opgesteld te worden dat veilige tewaterlating verzekerd is, waarbij speciaal gelet moet worden op de noodzaak vrij te blijven van de schroef en van ver uitstekende delen van de romp achteruit om zover als uitvoerbaar is te verzekeren, dat het te water brengen langs het rechte gedeelte van de romp van het schip kan geschieden.

(d) Davits moeten van een goedgekeurd type zijn en ten genoegen van de Administratie doeltreffend zijn geplaatst.

(e) Aan boord van tankschepen van 1600 ton bruto inhoud en meer, schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, moeten alle davits van het zwaartekrachttype zijn.

Aan boord van andere schepen moeten de davits:

(i) klapdavits of zwaartekrachtdavits zijn voor het behandelen van reddingboten die, volledig uitgerust en bemand met de bedieningsmanschappen, niet meer wegen dan 2300 kg (of 2½ Engelse ton);

(ii) zwaartekrachtdavits zijn voor het behandelen van reddingboten die, volledig uitgerust en bemand met de bedieningsmanschappen, meer wegen dan 2300 kg (of 2½ Engelse ton).

(f) Davits, takels, blokken en overig toebehoren moeten van zodanige sterkte zijn, dat de reddingboten bemand met de bedieningsmanschappen, buitenboord gebracht kunnen worden en vervolgens met volledige bezetting en uitrusting veilig te water gebracht kunnen worden bij een slagzij van het schip van 15° en bij een kop- of stuurlast van 10°.

(g) Glijspanten of andere doelmatige middelen moeten zijn aangebracht, teneinde het te water brengen van de reddingboten tegen een slagzij van 15° in te vergemakkelijken.

(h) Middelen moeten aanwezig zijn om de reddingboten tegen het scheepsboord te brengen en daar te houden, zodat personen veilig kunnen worden ingescheept.

(i) Reddingboten en de krachtens Voorschrift 35, sub-paragraaf (b) (ii), van dit Hoofdstuk vereiste boten voor noodgevallen, moeten bediend worden met staaldraadlopers en lieren van goedgekeurd type die, voor wat betreft de boten voor noodgevallen, geschikt moeten zijn om deze snel weer op te hijsen. De Administratie mag, bij wijze van uitzondering, het gebruik van manilla-lopers of lopers van een ander goedgekeurd materiaal met of zonder lieren toestaan (behalve voor de boten voor noodgevallen, die bediend moeten worden door lieren, waarmede deze boten weer snel opgehesen kunnen worden), wanneer zij overtuigd is dat manilla-lopers of lopers van een ander goedgekeurd materiaal afdoende zijn.

(j) Ten minste twee reddinglijnen moeten aan de middenleider (c.q. aan de davitkoppen) zijn aangebracht. De takels en de reddinglijnen moeten van voldoende lengte zijn om tot op het water te reiken indien het schip bij de geringste diepgang in zeewater een slagzij van 15° heeft.

De onderblokken moeten voorzien zijn van een doelmatige ring of lange schalm voor het inhoeken in de hijschaken, tenzij een goedgekeurd type valpatent is aangebracht.

(k) Wanneer werktuiglijk bewogen inrichtingen voor het ophijsen van de reddingboten aanwezig zijn, moet daarop tevens een handbeweging zijn aangebracht. Wanneer davits binnenboord gedraaid worden door middel van werktuiglijk gedreven takels, moet een veiligheidsinrichting zijn aangebracht, die automatisch de drijfkracht uitschakelt vóórdat de davits tegen de eindnokken stoten, teneinde te veel spanning op de staaldraadlopers of davits te voorkomen.

(l) De takels van onder davits geplaatste reddingboten moeten gereed zijn voor gebruik en voorzieningen moeten zijn getroffen voor het snel, doch niet noodzakelijkerwijs gelijktijdig, uithoeken van de onderblokken. De ophangpunten van de reddingboten aan de takels moeten zover boven het dolboord liggen, dat de reddingboten tijdens het vieren voldoende stabiel zijn.

(m) Aan boord van schepen gebezigd als fabrieksschip bij de walvisvaart, schepen gebezigd als fabrieksschip voor het verwerken of inblikken van vis en schepen in gebruik voor het vervoer van personeel werkzaam in deze bedrijven, waarop reddingboten en reddingvlotten overeenkomstig sub-paragraaf (i) (2) van paragraaf (b) van Voorschrift 35 geplaatst zijn, behoeven voor de reddingvlotten geen goedgekeurde middelen voor het te water vieren aanwezig te zijn, maar wel een, naar de mening van de Administratie, voldoende aantal van dergelijke middelen om de overeenkomstig sub-paragraaf (i) (1) van die paragraaf aan boord zijnde reddingvlotten met het aantal personen waarvoor zij zijn goedgekeurd, onder gunstige omstandigheden in niet meer dan 30 minuten te water te brengen. Deze goedgekeurde middelen voor het te water vieren moeten, voorzover

uitvoerbaar, gelijkelijk over beide zijden van het schip verdeeld zijn. Elk reddingvlot aan boord van schepen, waarop een goedgekeurd middel voor het te water vieren vereist is, moet van een type zijn dat geschikt is om met dat middel te water te worden gebracht.

Voorschrift 37

Voorgeschreven aantal reddingboeien

Er moeten aan boord ten minste acht reddingboeien zijn van een type, dat voldoet aan de eisen omschreven in Voorschrift 21 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 38

Noodverlichting

De verlichting, vereist krachtens de sub-paragrafen (a) (ii), (b) (ii) en (b) (iii) van Voorschrift 19 van dit Hoofdstuk, moet gedurende ten minste 3 uren geleverd kunnen worden door de onafhankelijke noodkrachtbron omschreven in Voorschrift 26 van Hoofdstuk II. De Administratie dient maatregelen te nemen teneinde te verzekeren dat de verlichting van gangen, trappen en uitgangen aan boord van vrachtschepen van 1600 ton bruto inhoud en meer zodanig is dat alle opvarenden gemakkelijk de plaatsen, waar de reddingboten en reddingvlotten zijn opgesteld en te water worden gebracht, kunnen bereiken.

HOOFDSTUK IV — RADIOTELEGRAFIE EN RADIOTELEFONIE

DEEL A. TOEPASSELIJKHEID EN OMSCHRIJVINGEN

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

(a) Dit Hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, van toepassing op alle schepen waarop dit Verdrag van toepassing is.

(b) Dit Hoofdstuk is niet van toepassing op schepen waarop deze Voorschriften anders wel van toepassing zouden zijn, wanneer die schepen varen op de Grote Meren van Noord-Amerika en hun verbindings- en zijwateren niet verder Oostelijk dan de beneden-uitgang van de St. Lambertsluis te Montreal in de provincie Quebec, Canada ¹⁾.

(c) Geen enkele bepaling van dit Hoofdstuk verhindert het gebruik door een in nood verkerend schip of reddingmiddel van enig te zijner beschikking staand middel om de aandacht te trekken, zijn positie bekend te maken en hulp te verkrijgen.

Voorschrift 2

Uitdrukkingen en omschrijvingen

Voor de toepassing van dit Hoofdstuk moeten aan de volgende uitdrukkingen de hieronder gedefinieerde betekenissen worden toegekend. Alle andere uitdrukkingen die in dit Hoofdstuk zijn gebezigd en die ook in het Radioreglement zijn gedefinieerd, moeten dezelfde betekenissen als in dat Reglement hebben.

(a) „Radioreglement” betekent het Radioreglement, behorende bij of beschouwd als te behoren bij het laatste Internationaal Verdrag betreffende de Verreberichtgeving, dat op een bepaald ogenblik van kracht is.

(b) „Radiotelegrafie-auto-alarmttoestel” betekent een automatisch alarm-ontvangapparaat dat in werking wordt gesteld door het radiotelegrafiealarmsein en dat is goedgekeurd.

(c) „Radio-officier” betekent een persoon, in het bezit van ten minste het overeenkomstig de bepalingen van het Radioreglement afgegeven eerste of tweede klasse certificaat van bekwaamheid als radiotelegrafist, die te werk is gesteld in het radiotelegraafstation van een schip dat ingevolge de bepalingen van Voorschrift 3 of Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk met een dergelijk station is uitgerust.

¹⁾ Deze schepen zijn onderworpen aan bijzondere eisen betreffende radio voor veiligheidsdoeleinden; de thans van kracht zijnde eisen zijn vervat in de Amerikaans-Canadese Overeenkomst van 1952, getiteld: „Overeenkomst ter bevordering van de Veiligheid op de Grote Meren door middel van radio”.

(d) „Radiotelegrafist” betekent een persoon, in het bezit van een geëigend certificaat, afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van het Radioreglement.

(e) „Bestaande installatie” betekent:

(i) een installatie, die vóór de datum, waarop dit Verdrag in werking treedt, in zijn geheel aan boord van een schip is opgesteld, ongeacht de datum van aanvaarding door de betrokken Administratie; en

(ii) een installatie, die vóór de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag aan boord van een schip was opgesteld, en waarvan een gedeelte bestaat uit of onderdelen, aangebracht ter vervanging van gelijksoortige onderdelen, of onderdelen die voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk.

(f) „Nieuwe installatie” betekent elke installatie, die geen bestaande installatie is.

Voorschrift 3

Radiotelegraafstation

Passagiersschepen, ongeacht hun grootte, en vrachtschepen met een bruto inhoud van 1600 ton en meer, moeten — tenzij vrijgesteld ingevolge Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk — zijn uitgerust met een radiotelegraafstation, dat voldoet aan de bepalingen vervat in de Voorschriften 8 en 9 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 4

Radiotelefoonstation

Vrachtschepen met een bruto inhoud van 300 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, moeten — tenzij uitgerust met een radiotelegraafstation dat voldoet aan de bepalingen, vervat in de Voorschriften 8 en 9 van dit Hoofdstuk en niet vrijgesteld ingevolge Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk — zijn uitgerust met een radiotelefoonstation dat voldoet aan de bepalingen vervat in de Voorschriften 14 en 15 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 5

Vrijstellingen van Voorschriften 3 en 4

(a) De Verdragsluitende Regeringen achten het hoogst gewenst, niet af te wijken van de toepassing van de Voorschriften 3 en 4 van dit Hoofdstuk; niettemin mag de Administratie aan een passagiers- of vrachtschip in bepaalde gevallen vrijstelling van gedeeltelijke en/of voorwaardelijke aard of volledige vrijstelling van de eisen van Voorschrift 3 of Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk verlenen.

(b) De ingevolge paragraaf (a) van dit Voorschrift toegestane vrijstellingen mogen slechts worden verleend aan een schip dat een reis maakt, waarbij de maximale afstand van het schip tot de kust, de lengte van de reis, de afwezigheid van algemene gevaren voor de vaart en andere omstandigheden die op de veiligheid van invloed zijn, zodanig zijn, dat volledige toepassing van Voorschrift 3 of Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk onredelijk en onnodig is. Bij de beslissing of al dan niet aan een bepaald schip een vrijstelling kan worden verleend, moeten de Administraties rekening houden met de gevolgen die deze vrijstellingen kunnen hebben voor de veiligheid van andere schepen in verband met de algemene doelmatige hulpverlening in noodgevallen. De Administraties dienen voor ogen te houden, dat het wenselijk is, aan schepen, die van de eis van Voorschrift 3 van dit Hoofdstuk worden vrijgesteld, als voorwaarde voor die vrijstelling de eis te stellen dat zij met een radiotelefoonstation, dat voldoet aan de bepalingen vervat in Voorschriften 14 en 15 van dit Hoofdstuk, worden uitgerust.

(c) 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 paragrafen (a) en (b) van dit Voorschrift gedurende het voorafgaande kalenderjaar werden verleend, zijn vermeld en waarin de redenen voor het verlenen van de vrijstellingen zijn opgegeven.

DEEL B. LUISTERDIENST

Voorschrift 6

Luisterdienst — Radiotelegrafie

(a) Elk schip dat ingevolge Voorschrift 3 of Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk is uitgerust met een radiotelegraafstation, moet — buitengaats — tenminste één radio-officier aan boord hebben en moet — indien het niet is uitgerust met een radiotelegrafie-auto-alarmttoestel — met inachtnaam van het bepaalde in paragraaf (d) van dit Voorschrift onafgebroken op de radiotelegrafie-noodfrequentie doen luisteren door een radio-officier, die daarbij gebruik maakt van een hoofdtelefoon of een luidspreker.

(b) Elk passagiersschip, dat ingevolge Voorschrift 3 van dit Hoofdstuk is uitgerust met een radiotelegraafstation, moet — indien uitgerust met een radiotelegrafie-auto-alarmttoestel — met inachtnaam van het bepaalde in paragraaf (d) van dit Voorschrift — buitengaats — als volgt doen luisteren op de radiotelegrafie-noodfrequentie door een radio-officier, die daarbij gebruik maakt van een hoofdtelefoon of een luidspreker:

(i) wanneer het 250 passagiers of minder vervoert of volgens het certificaat mag vervoeren, tenminste 8 uren in totaal per dag;

(ii) wanneer het meer dan 250 passagiers vervoert of volgens het certificaat mag vervoeren en een reis maakt van meer dan 16 uren tussen twee opeenvolgende havens, tenminste 16 uren in totaal per dag. In dit geval moet het schip tenminste twee radio-officiëren aan boord hebben;

(iii) wanneer het meer dan 250 passagiers vervoert of volgens het certificaat mag vervoeren en een reis maakt van minder dan 16 uren tussen twee opeenvolgende havens, tenminste 8 uren in totaal per dag.

(c) (i) Elk vrachtschip, dat ingevolge Voorschrift 3 van dit Hoofdstuk is uitgerust met een radiotelegraafstation, moet — indien uitgerust met een radiotelegrafie-auto-alarmtoestel — met inachtnaame van het bepaalde in paragraaf (d) van dit Voorschrift — buitengaats — doen luisteren op de radiotelegrafie-noodfrequentie door een radio-officier, die daarbij gebruik maakt van een hoofdtelefoon of een luidspreker, gedurende tenminste 8 uren in totaal per dag. Echter mogen de Administraties gedurende een tijdvak van drie jaren vanaf de datum van inwerkingtreden van dit Verdrag aan vrachtschepen met een bruto inhoud van 1600 ton en meer, doch minder dan 3500 ton, toestaan, dat de luisteruren tot niet minder dan 2 uren in totaal per dag worden beperkt.

(ii) Elk vrachtschip met een bruto inhoud van 300 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, dat op grond van Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk is uitgerust met een radiotelegraafstation, moet — indien uitgerust met een radiotelegrafie-auto-alarmtoestel — met inachtnaame van het bepaalde in paragraaf (d) van dit Voorschrift — buitengaats — doen luisteren op de radiotelegrafie-noodfrequentie door een radio-officier, die daarbij gebruik maakt van een hoofdtelefoon of een luidspreker, gedurende de tijdvakken, die door de Administratie worden vastgesteld. De Administraties moeten evenwel de wenselijkheid voor ogen houden, een luisterdienst te eisen van tenminste 8 uren in totaal per dag, wanneer dit uitvoerbaar is.

(d) Gedurende de tijd, dat een radio-officier ingevolge het bepaalde in dit Voorschrift moet uitluisteren op de radiotelegrafie-noodfrequentie, mag de radio-officier de luisterdienst onderbreken gedurende de tijd, waarin hij verkeer op andere frequenties behandelt of andere belangrijke radiowerkzaamheden verricht, doch alleen wanneer het praktisch onmogelijk is, met een gesplitste hoofdtelefoon of met een luidspreker te luisteren.

Tijdens de in het Radioreglement voorgeschreven stilteperiodes moet de luisterdienst altijd worden onderhouden door een radio-officier, die daarbij gebruik maakt van een hoofdtelefoon of een luidspreker.

(e) Op alle met een radiotelegrafie-auto-alarmtoestel uitgeruste schepen moet — buitengaats — dit alarmtoestel bijstaan, gedurende

de tijd dat geen luisterdienst als bedoeld in paragrafen (b), (c) of (d) van dit Voorschrift wordt gehouden en, indien dit uitvoerbaar is, tijdens het nemen van radiopeilingen.

(f) De in dit Voorschrift vastgestelde luisterperiodes, waaronder die, welke door de Administratie zijn voorgeschreven, moeten bij voorkeur worden gehouden tijdens de door het Radioreglement voor de radiotelegraafdienst voorgeschreven tijdvakken.

Voorschrift 7

Luisterdienst – Radiotelefonie

(a) Elk schip, dat ingevolge Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk is uitgerust met een radiotelefoonstation, moet voor veiligheidsdoeleinden tenminste één radiotelefonist aan boord hebben (deze mag de kapitein, een officier of een ander lid van de bemanning zijn, in het bezit van het certificaat van bekwaamheid als radiotelefonist) en moet — buitengaats — met inachtnaam van het bepaalde in paragraaf (b) van dit Voorschrift — op die plaats aan boord vanwaar het schip gewoonlijk bestuurd wordt, ononderbroken luisterwacht doen houden op de radiotelefonie-noodfrequentie, daarbij gebruik makend van een luidspreker of een ander geschikt middel.

(b) De luisterwacht mag worden onderbroken:

(i) wanneer de ontvangerinrichting wordt gebruikt voor verkeer op een andere frequentie en geen tweede ontvanger beschikbaar is, of

(ii) wanneer, naar het oordeel van de kapitein, de omstandigheden zodanig zijn, dat het onderhouden van de luisterdienst de veilige navigatie van het schip zou belemmeren.

De luisterdienst dient evenwel zoveel mogelijk te worden onderhouden gedurende de in het Radioreglement voorgeschreven stilteperiodes.

DEEL C. – TECHNISCHE EISEN

Voorschrift 8

Radiotelegraafstations

(a) Het radiotelegraafstation moet zodanig zijn gelegen, dat hinderlijke storing door lawaai van buitenaf van mechanische of andere aard de goede ontvangst van radioseinen niet belemmert. Het station moet, om de grootst mogelijke graad van veiligheid te waarborgen, zo hoog als uitvoerbaar is, in het schip zijn opgesteld.

(b) De radiohut moet van voldoende afmetingen zijn en behoorlijk geventileerd kunnen worden, om het mogelijk te maken, de hoofd- en reserve-telegrafie-installaties doelmatig te doen bedienen; de hut mag niet worden gebruikt voor enig doel, dat het gebruik van het radiotelegraafstation zou kunnen belemmeren.

(c) De slaappleafts van tenminste één radio-officier moet zo dicht bij de radiohut gelegen zijn als uitvoerbaar is. Aan boord van nieuwe schepen mag deze slaappleafts zich niet in de radiohut bevinden.

(d) Tussen de radiohut en de brug of eventueel een andere plaats, vanwaar het schip bestuurd wordt, moet een doelmatig tweezijdig systeem voor oproep en mondeling contact aanwezig zijn, dat onafhankelijk moet zijn van het hoofdcommunicatiesysteem van het schip.

(e) De radiotelegrafie-installatie moet op een zodanige plaats zijn opgesteld, dat zij beschermd is tegen schadelijke inwerking van water of van extreme temperaturen. Zij moet gemakkelijk toegankelijk zijn, zowel voor onmiddellijk gebruik in een noodgeval als voor herstelwerkzaamheden.

(f) Er moet een betrouwbaar uurwerk aanwezig zijn met een wijzerplaat van niet minder dan 12,5 centimeter (of 5 inches) middellijn, waarop de door het Radioreglement voor de radiotelegraafdienst voorgeschreven stilteperioden zijn aangegeven en die voorzien is van een in het middelpunt daarvan geplaatste secondewijzer. Het moet solide op een dusdanige plaats in de radiohut zijn gemonteerd, dat de gehele wijzerplaat gemakkelijk en nauwkeurig door de radio-officier vanaf de bedieningsplaats van de radiotelegrafie-installatie en vanaf de plaats, waar het radiotelegrafie-auto-alaroltoestel wordt beproefd, kan worden waargenomen.

(g) In de radiohut moet een betrouwbare noodverlichting, bestaande uit een elektrische lamp, die de bedieningsknoppen van de hoofd- en reserve-radiotelegrafie-installaties en het in paragraaf (f) van dit Voorschrift vereiste uurwerk voldoende verlicht, vast zijn aangebracht. Bij nieuwe installaties moet deze lamp — indien aangesloten op de in alinea (iii) van paragraaf (a) van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk vereiste reserve-krachtbron — kunnen worden in- en uitgeschakeld door middel van hotelschakelaars, die geplaatst zijn nabij de hoofdingang van de radiohut en bij de bedieningsplaats van de radiotelegrafie-installatie, tenzij de inrichting van de radiohut zulks overbodig maakt. Deze schakelaars moeten van een duidelijke aanwijzing zijn voorzien waaruit hun doel blijkt.

(h) Er moet of een elektrische looplamp, welke door de in alinea (iii) van paragraaf (a) van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk vereiste reservekrachtbron wordt gevoed en voorzien is van een flexibel snoer van voldoende lengte, of een zaklantaarn aanwezig zijn en in de radiohut worden bewaard.

(i) Het radiotelegraafstation moet zijn voorzien van de nodige reserve-onderdelen, gereedschappen en meetapparaten, om de radiotelegrafie-installatie — buitengaats — in doeltreffende staat te houden.

De meetapparatuur moet een instrument of instrumenten voor het meten van wisselspanningen, gelijkspanningen en weerstanden omvatten.

(j) Wanneer een afzonderlijke nood-radiohut aanwezig is, moeten de eisen van paragrafen (d), (e), (f), (g) en (h) daarop worden toegepast.

Voorschrift 9

Radiotelegrafie-installaties

(a) Tenzij uitdrukkelijk anders in dit Voorschrift bepaald moet:

(i) het radiotelegraafstation een hoofdininstallatie en een reserve-installatie omvatten, die elektrisch gescheiden en elektrisch onafhankelijk van elkaar zijn;

(ii) de hoofdininstallatie een hoofdzender, een hoofdontvanger en een hoofdkrachtbron omvatten;

(iii) de reserve-installatie, een reservezender, een reserve-ontvanger en een reservekrachtbron omvatten;

(iv) een hoofdantenne en een reserve-antenne aanwezig en aanwezig zijn, met dien verstande, dat de Administratie een schip mag ontheffen van de eis inzake de reserve-antenne, wanneer zij ervan overtuigd is, dat het aanbrengen van die antenne ondoenlijk of onredelijk is, doch in een dergelijk geval moet een passende, geheel voor ogenblikkelijk aanbrengen klaargemaakte reserve-antenne worden meegevoerd. Bovendien moeten, om het mogelijk te maken een passende antenne op te hangen, in alle gevallen voldoende antenne-draad en isolatoren aanwezig zijn.

De hoofdantenne moet — indien opgehangen tussen steunpunten, die aan zwiepen onderhevig zijn — op doeltreffende wijze tegen breuk beveiligd zijn.

(b) In installaties op vrachtschepen (behalve in die op vrachtschepen met een bruto inhoud van 1600 ton en meer, welke op of na 19 november 1952 zijn opgesteld) is — wanneer de hoofdzender voldoet aan alle eisen voor de reserve-zender — deze laatste niet verplicht.

(c) (i) De hoofd- en reservezenders moeten vlug kunnen worden verbonden met en afgestemd op de hoofdantenne en op de reserve-antenne, wanneer deze is aangebracht.

(ii) De hoofd- en reserve-ontvangers moeten vlug kunnen worden verbonden met elke antenne, waarmede zij moeten kunnen worden gebruikt.

(d) Alle onderdelen van de reserve-installatie moeten zo hoog mogelijk in het schip worden opgesteld, om de grootst mogelijke graad van veiligheid te waarborgen.

(e) De hoofd- en de reservezenders moeten in staat zijn te zenden op de radiotelegrafie-noodfrequentie, daarbij gebruik makende van een klasse van uitzending zoals door het Radioreglement voor die frequentie is aangewezen. Bovendien moet de hoofdzender kunnen zenden op tenminste 2 van de frequenties en gebruik maken van een klasse van uitzending, die overeenkomstig het Radioreglement mag worden gebruikt voor het uitzenden van veiligheidsberichten in de band tussen 405 en 535 kHz. De reservezender mag bestaan uit een scheepsnoodzender, zoals die is omschreven in — en in gebruik beperkt door — het Radioreglement.

(f) De hoofd- en reservezenders moeten — wanneer gemoduleerde uitzending door het Radioreglement is voorgeschreven — een modulatie diepte van niet minder dan 70 pct. en een toonfrequentie tussen 450 en 1350 Hz hebben.

(g) De hoofd- en de reservezenders moeten, verbonden met de hoofdantenne, een normale minimum-reikwijdte hebben als hieronder aangegeven, d.w.z. dat zij in staat moeten zijn duidelijk waarneembare tekens van schip tot schip, bij dag en onder normale condities en omstandigheden over de aangegeven afstanden uit te zenden.¹⁾ (duidelijk waarneembare tekens zullen in normale omstandigheden worden ontvangen, wanneer de effectieve waarde van de veldsterkte bij de ontvanger tenminste 50 microvolt per meter is).

	Normale minimum reikwijdte in zeemijlen	
	Hoofdzender	Reservezender
Alle passagiersschepen en vrachtschepen met een bruto inhoud van 1600 ton en meer	150	100
Vrachtschepen met een bruto inhoud van minder dan 1600 ton..	100	75

¹⁾ Wanneer geen directe meting van de veldsterkte kan worden uitgevoerd, mogen de volgende gegevens als leidraad voor een benaderde bepaling van de normale reikwijdte worden gebruikt:

Normale reikwijdte in zeemijlen	Meter-ampères ²⁾	Totaal antennevermogen ³⁾ (watts)
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

²⁾ Dit getal geeft het produkt aan van de maximum hoogte in meters van de antenne boven de diepst afgeladen lastlijn en de effectieve waarde van de antennestroom in ampères. De in de tweede kolom van de tabel aangegeven waarden komen overeen met een gemiddelde waarde van de verhouding.

$$\frac{\text{effectieve antennehoogte}}{\text{maximum antennehoogte}} = 0,47$$

Deze verhouding verandert met de plaatselijke omstandigheden van de antenne en kan variëren tussen ongeveer 0,3 en 0,7.

³⁾ De in de derde kolom van de tabel gegeven waarden komen overeen met een gemiddelde waarde van de verhouding

$$\frac{\text{uitgestraalde antennevermogen}}{\text{totaal antennevermogen}} = 0,08$$

Deze verhouding varieert aanzienlijk naar gelang van de waarden van effectieve antennehoogte en antenneweerstand.

(h) (i) De hoofd- en de reserve-ontvangers moeten in staat zijn de radio-telegrafie-noodfrequentie en de door het Radioreglement voor die frequentie toegewezen klasse van uitzending te ontvangen.

(ii) Bovendien moet de hoofdontvanger in staat zijn de frequenties en de klassen van uitzending te ontvangen, die worden gebruikt voor het uitzenden van tijdseinen, meteorologische berichten en die andere mededelingen betreffende de veiligheid van de scheepvaart, welke de Administratie nodig mocht oordelen.

(iii) Gedurende een tijdvak van niet meer dan vijf jaren vanaf de datum van inwerkingtreden van dit Verdrag, mag de ontvanger van het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel worden gebruikt als reserve-ontvanger, indien daarmede doeltreffende tekens kunnen worden hoorbaar gemaakt in een hoofdtelefoon of een luidspreker, waarmede de ontvanger daartoe is verbonden. In dat geval moet hij op de reserve-krachtbron aangesloten zijn.

(i) De hoofdontvanger moet voldoende gevoeligheid hebben om tekens hoorbaar te maken in een hoofdtelefoon of een luidspreker, wanneer de ingangsspanning van de ontvanger niet meer is dan 50 microvolt. De reserve-ontvanger moet — behalve in de gevallen, waarin de ontvanger van het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel als zodanig gebruikt wordt — voldoende gevoeligheid hebben om tekens hoorbaar te maken, wanneer de ingangsspanning van de ontvanger niet meer is dan 100 microvolt.

(j) Te allen tijde moet buitengaats een elektrische krachtbron beschikbaar zijn, die voldoende sterk is om zowel de hoofdininstallatie over de in paragraaf (g) van dit Voorschrift vereiste normale reikwijdte te doen werken als om alle batterijen, die deel uitmaken van het radiotelegraafstation, te laden. De voedingsspanning voor de hoofdininstallatie moet op nieuwe schepen constant worden gehouden binnen + en —10 % van de nominale spanning. Op bestaande schepen moet zij zo goed mogelijk op de nominale waarde en — indien praktisch mogelijk — binnen + en —10 % daarvan worden gehouden.

(k) De reserve-installatie moet zijn uitgerust met een krachtbron, die onafhankelijk is van de voortstuwing van het schip of van het scheepsnet. De Administratie mag de toepassing van de eis inzake een reservekrachtbron uitstellen voor een tijdvak van niet meer dan drie jaren vanaf de datum van inwerkingtreden van dit Verdrag, voor bestaande installaties aan boord van die vrachtschepen met een bruto inhoud van 500 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, welke vóór de datum van het inwerkingtreden van dit Verdrag uitgezonderd waren van de eis, uitgerust te zijn met een reservekrachtbron.

(l) De reservekrachtbron moet bij voorkeur bestaan uit accumulatorenbatterijen die mogen worden geladen door het scheepsnet; hij moet onder alle omstandigheden snel in werking kunnen worden gesteld en moet naast elk der in de paragrafen (m) en (n) van dit Voorschrift genoemde extra belastingen, de reservezenders en -ontvanger gedurende tenminste zes achtereenvolgende uren onder normale gebruiksomstandigheden kunnen voeden.¹⁾

(m) De reservekrachtbron moet worden gebruikt voor voeding van de reserve-installatie en de automatische alarmseingever als beschreven in paragraaf (r) van dit Voorschrift, indien deze elektrisch werkt.

De reservekrachtbron mag ook worden gebruikt voor voeding van:

- (i) het radiotelegrafie-auto-alarminstelsel;
- (ii) de noodverlichting, beschreven in paragraaf (g) van Voorschrift 8 van dit Hoofdstuk;
- (iii) de richtingzoeker;
- (iv) elk door het Radioreglement voorgeschreven apparaat voor de overgang van zenden op ontvangen en omgekeerd.

Behoudens het bepaalde in paragraaf (n) van dit Voorschrift mag de reservekrachtbron niet voor andere dan de in deze paragraaf aangegeven doeleinden worden gebruikt.

(n) Ongeacht het bepaalde in paragraaf (m) van dit Voorschrift mag de Administratie toestaan, dat aan boord van vrachtschepen de reservekrachtbron wordt gebruikt voor een klein aantal noodnetten van gering vermogen, die zich uitsluitend bevinden in het bovenste deel van het schip, zoals noodverlichting op het sloependeck, echter onder voorwaarde, dat deze netten, indien nodig, gemakkelijk kunnen worden uitgeschakeld en dat de reservekrachtbron van voldoende capaciteit is om aan de extra-belasting te kunnen voldoen.

¹⁾ Voor de bepaling van de energie, die door de reservekrachtbron moet kunnen worden geleverd, wordt de volgende formule als leidraad aanbevolen:

$\frac{1}{2}$ van het stroomverbruik van de zender bij sleutel neer
+ $\frac{1}{2}$ van het stroomverbruik van de zender bij sleutel op
+ het stroomverbruik van de ontvanger en de overige op de reservekrachtbron aangesloten stroomkringen.

(o) De reservekrachtbron en het erbij behorende schakelbord moeten zo hoog als praktisch mogelijk is in het schip zijn opgesteld en gemakkelijk bereikbaar zijn voor de radio-officier. Het schakelbord moet zich als dit mogelijk is in de radiohut bevinden; wanneer dit niet het geval is, moet het verlicht kunnen worden.

(p) Buitengaats moeten de accumulatoren-batterijen onverschillig of zij deel uitmaken van de hoofdininstallatie of van de reserve-installatie, dagelijks op hun volle normale lading worden gebracht.

(q) Alle maatregelen moeten worden getroffen om de oorzaken van storing van de radio door elektrische en andere apparaten aan boord, voor zover dit mogelijk is, op te heffen en deze storingen te onderdrukken. Indien nodig, moeten maatregelen getroffen worden om te waarborgen, dat de met omroepontvangers verbonden antennes geen storing op de doeltreffende of juiste werking van de radiotelegrafie-installatie veroorzaken. Bij de bouw van nieuwe schepen moet bijzondere aandacht aan deze eis worden besteed.

(r) Naast een middel om het radiotelegrafie-alarmsein met de hand uit te zenden moet een automatische radiotelegrafie-alarmseingever aanwezig zijn die met de hoofd- en de reservezenders het radiotelegrafie-alarmsein kan uitzenden. Teneinde onmiddellijke bediening van de zender met de hand mogelijk te maken moet het apparaat te allen tijde buiten gebruik kunnen worden gesteld.

Indien het apparaat elektrisch werkt, moet het op de reservekrachtbron kunnen werken.

(s) Buitengaats moet de reservezender, indien niet in gebruik voor verkeer, dagelijks worden beproefd met een daarvoor geschikte kunstantenne en ten minste éénmaal gedurende elke reis met de reserve-antenne, indien deze aangebracht is. Ook de reservekrachtbron moet dagelijks worden beproefd.

(t) Alle apparaten waaruit de radiotelegrafie-installatie is samengesteld moeten betrouwbaar zijn en zodanig zijn geconstrueerd, dat zij gemakkelijk voor onderhoud toegankelijk zijn.

(u) Ongeacht het bepaalde in Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk mag de Administratie voor vrachtschepen met een bruto inhoud van minder dan 1600 ton verlichting toestaan van de eisen gesteld in Voorschrift 8 van dit Hoofdstuk en van die gesteld in het onderhavige Voorschrift, onder voorwaarde dat de standaard van het radiotelegraafstation in ieder geval ten minste gelijkwaardig is aan die, welke — voorzover van toepassing — in Voorschrift 14 en Voorschrift 15 van dit Hoofdstuk is voorgeschreven voor radio-telefoonstations.

In het bijzonder behoeft de Administratie voor vrachtschepen met een bruto inhoud van 300 ton en meer doch minder dan 500 ton niet te eisen:

- (i) een reserve-ontvanger;
- (ii) een reservekrachtbron in bestaande installaties;
- (iii) een beveiliging van de hoofdantenne tegen breuk door zwiepen van de steunpunten;
- (iv) dat het communicatiemiddel tussen het radiotelegraafstation en de brug onafhankelijk moet zijn van het hoofdcommunicatiesysteem;
- (v) dat de reikwijdte van de zender groter is dan 75 mijl.

Voorschrift 10

Radiotelegrafie-auto-alarmt toestellen

(a) Elk radiotelegrafie-auto-alarmt toestel, dat na de datum van inwerkingtreden van dit Verdrag wordt opgesteld, moet aan de volgende minimum-eisen voldoen:

(i) Bij afwezigheid van storing van welke aard ook moet het zonder bijregelen met de hand in werking kunnen worden gesteld door elk radiotelegrafie-alarmssein, uitgezonden op de radiotelegrafie-noodfrequentie door een overeenkomstig het Radioreglement werkend kuststation, de noodzender van een schip, of de zender van een telegrafie-installatie van een reddingmiddel, op voorwaarde dat de sterkte van het sein bij de ingang van de ontvanger groter is dan 100 microvolt en kleiner dan 1 volt.

(ii) Bij afwezigheid van storing van welke aard ook moet het in werking worden gesteld door drie of vier opeenvolgende strepen, indien de duur van de strepen ligt tussen 3,5 seconden en een waarde zo dicht mogelijk bij 6 seconden en de duur van de tussenruimte tussen de strepen ligt tussen 1,5 seconden en de laagst bereikbare waarde, die bij voorkeur niet kleiner moet zijn dan 10 milliseconden.

(iii) Het mag niet in werking worden gesteld door luchtstoringen of door enig signaal anders dan het radiotelegrafie-alarmssein, mits de ontvangen tekens in feite niet een signaal vormen, dat binnen de in (ii) aangegeven tolerantiegrenzen valt.

(iv) De selectiviteit van het radiotelegrafie-auto-alarmt toestel moet zodanig zijn, dat over een band van ten minste 4, doch niet meer dan 8 kHz, aan weerszijden van de radiotelegrafie-noodfrequentie de gevoeligheid nagenoeg eenzelfde waarde heeft en buiten deze band een gevoeligheid, welke zo snel mogelijk afneemt, een en ander overeenkomstig de stand van de techniek.

(v) Zo mogelijk moet het radiotelegrafie-auto-alarmt toestel bij aanwezigheid van luchtstoringen of van storende signalen zichzelf automatisch regelen, opdat het binnen een redelijk korte tijd weder nabij de instelling komt, waarbij het toestel het radiotelegrafie-alarmssein het gemakkelijkst kan onderscheiden.

(vi) Het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel moet, wanneer het in werking wordt gesteld door een radiotelegrafie-alarmsein, of als gevolg van een defect in het toestel, een onafgebroken hoorbare waarschuwing geven in de radiohut, in de slaaphut van de radio-officier en op de brug. Indien mogelijk moet die waarschuwing ook worden gegeven in geval een willekeurig onderdeel van het gehele auto-alarm-ontvangsysteem defect is. Slechts één schakelaar mag aanwezig zijn om het waarschuwingsein te doen ophouden en deze moet zijn aangebracht in de radiohut.

(vii) Teneinde het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel regelmatig te kunnen beproeven moet het toestel voorzien zijn van een op de radiotelegrafie-noodfrequentie afgestemde generator en een seingever, met behulp waarvan een radiotelegrafie-alarmsein van de minimale sterkte als aangeduid onder (i) kan worden gegeven. Tevens moet een hoofdtelefoon kunnen worden aangesloten teneinde de op het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel ontvangen tekens te beluisteren.

(viii) Het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel moet bestand zijn tegen trillingen, vochtigheid en temperatuursverschillen overeenkomende met die, welke zich onder de meest ongunstige omstandigheden aan boord van een schip op zee kunnen voordoen en het moet onder dergelijke omstandigheden blijven werken.

(b) Voordat een nieuw type radiotelegrafie-auto-alarmtoestel wordt goedgekeurd, moet de betrokken Administratie, door praktische proeven onder omstandigheden gelijk aan die welke in de praktijk optreden, ervan verzekerd zijn, dat het toestel voldoet aan de eisen, gesteld in paragraaf (a) van dit Voorschrift.

(c) Op schepen, die uitgerust zijn met een radiotelegrafie-auto-alarmtoestel, moet buitengaats de doeltreffende werking ervan ten minste éénmaal per 24 uur worden beproefd door een radio-officier. Wanneer het toestel niet behoorlijk werkt, moet de radio-officier dit feit aan de kapitein of de officier van de wacht rapporteren.

(d) Een radio-officier moet de goede werking van de ontvanger van het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel, aangesloten op zijn normale antenne, periodiek controleren door op het toestel te luisteren naar tekens, uitgezonden op de radiotelegrafie-noodfrequentie en deze te vergelijken met de tekens die tegelijkertijd op de hoofdinstallatie op die frequentie worden ontvangen.

(e) Zo mogelijk mag het radiotelegrafie-auto-alarmtoestel, wanneer het met een antenne is verbonden, geen invloed hebben op de nauwkeurigheid van de richtingzoeker.

(f) Radiotelegrafie-auto-alarmtoestellen, die niet voldoen aan de eisen, gesteld in paragraaf (a) van dit Voorschrift, moeten binnen 4 jaren vanaf de datum van in werking treden van dit Verdrag, worden vervangen door radiotelegrafie-auto-alarmtoestellen, die daaraan wel voldoen.

Voorschrift 11*Richtingzoekers*

(a) De ingevolge Voorschrift 12 van Hoofdstuk V vereiste richtingzoeker moet doeltreffend zijn en geschikt om seinen te ontvangen met een minimum-ontvanger-ruis, zomede om peilingen te nemen waaruit de ware peiling en richting kunnen worden bepaald.

(b) Het toestel moet seinen kunnen ontvangen op de radiotelegrafie-frequenties, welke in het Radioreglement zijn toegekend voor noodgevallen, voor het nemen van peilingen en voor de maritieme radiobakens.

(c) Bij afwezigheid van storing moet de richtingzoeker een gevoeligheid hebben, voldoende om nauwkeurige peilingen te nemen, zelfs indien de veldsterkte van de ontvangen tekens slechts 50 microvolt per meter bedraagt.

(d) Zo mogelijk moet de richtingzoeker zo zijn opgesteld dat het op doeltreffende wijze nemen van peilingen zo min mogelijk wordt belemmerd door mechanisch of ander lawaai.

(e) Zo mogelijk moet het richtingzoeker-antennesysteem zo zijn opgericht, dat het op doeltreffende wijze nemen van peilingen zo min mogelijk wordt belemmerd door de nabijheid van andere antennes, laadbomen, tuig en andere grote metalen voorwerpen.

(f) Tussen de richtingzoeker en de brug moet een doeltreffend tweezijdig systeem voor oproep en mondeling contact aanwezig zijn.

(g) Bij eerste opstelling moeten alle richtingzoekers ten genoegen van de Administratie worden gec calibreerd. De calibratie moet worden geverifieerd door middel van controle-peilingen of van een volgende calibratie, telkenmale wanneer in de positie van enige antenne dan wel van enige constructie aan dek, veranderingen zijn aangebracht, welke de nauwkeurigheid van de richtingzoeker merkbaar zouden kunnen beïnvloeden. De calibratie-uitkomsten moeten eens per jaar, of in een zo dicht mogelijk daarbij komend tijdvak worden gecontroleerd. Van de calibraties en van alle controles op de nauwkeurigheid daarvan moet aantekening worden gehouden.

Voorschrift 12*Radiotelegrafie-installatie voor motorreddingboten*

(a) De ingevolge Voorschrift 14 van Hoofdstuk III vereiste radiotelegrafie-installatie moet een zender, een ontvanger en een krachtbron omvatten. Zij moet zodanig zijn uitgevoerd dat zij in geval van nood door een ongeschoold persoon kan worden bediend.

(b) De zender moet op de radiotelegrafie-noodfrequentie kunnen werken in een door het Radioreglement voor die frequentie aangewezen klasse van uitzending. De zender moet eveneens kunnen seinen op de frequentie en in de klasse van uitzending als in het Radioreglement voor reddingmiddelen in de banden tussen 4000 en 27.500 kHz. zijn aangewezen.

(c) Wanneer door het Radioreglement gemoduleerde uitzending is voorgeschreven, moet de zender een modulatie diepte van niet minder dan 70 % en een toonfrequentie tussen 450 en 1350 Hz. hebben.

(d) Behalve met een sleutel voor uitzendingen met de hand moet de zender zijn uitgerust met een automatische seingeveer voor de uitzending van radiotelegrafie-alarm- en noodseinen.

(e) De zender moet op de radiotelegrafie-noodfrequentie een minimum normale reikwijdte, als omschreven in paragraaf (g) van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk, hebben van 25 mijlen bij gebruik van de vaste antenne.¹⁾

(f) De ontvanger moet de radiotelegrafie-noodfrequentie en de door het Radioreglement voor die frequentie aangewezen klassen van uitzending kunnen ontvangen.

(g) De krachtbron moet bestaan uit een accumulatorenbatterij van voldoende capaciteit om de zender onder normale bedrijfsomstandigheden onafgebroken gedurende 4 uren te doen werken. Indien de batterij van een type is dat moet worden geladen, dienen de middelen aanwezig te zijn om zulks vanuit het scheepsnet te doen geschieden. Bovendien moeten de nodige middelen aanwezig zijn om haar te laden, nadat de reddingboot te water is gelaten.

(h) Wanneer de radiotelegrafie-installatie en het in Voorschrift 14 van Hoofdstuk III vereiste zoeklicht worden gevoed vanuit dezelfde batterij, moet deze van voldoende capaciteit zijn om ook in de extra belasting door het zoeklicht te kunnen voorzien.

(i) Een antenne van het type „vaste antenne” moet aanwezig zijn met de middelen om deze op de grootst bereikbare hoogte op te hangen. Bovendien moet, indien zulks praktisch uitvoerbaar is, een antenne gedragen door een vlieger of een ballon aanwezig zijn.

(j) Buitengaats moet een radio-officier wekelijks de zender met behulp van een passende kunstantenne beproeven en de batterij, wanneer deze van een type is dat moet worden geladen, tot haar volle spanning opladen.

¹⁾ Bij het ontbreken van een veldsterkte meting mag worden aangenomen, dat deze reikwijdte wordt behaald indien het produkt van de hoogte van de antenne boven de waterlijn en de (effectieve) antennestroom 10 meters-ampères bedraagt.

Voorschrift 13*Draagbare radiotoestellen voor reddingmiddelen*

(a) Het ingevolge Voorschrift 13 van Hoofdstuk III vereiste toestel moet een zender, een ontvanger, een antenne en een krachtbron omvatten. Het moet zodanig zijn uitgevoerd dat het in geval van nood door een ongeschoold persoon kan worden bediend.

(b) Het toestel moet gemakkelijk draagbaar en waterdicht zijn, in zeewater kunnen drijven en zonder onklaar te raken in zee kunnen worden geworpen.

Nieuwe toestellen moeten zo licht en zo compact mogelijk zijn en bij voorkeur geschikt voor gebruik zowel in reddingsvloten als in reddingsboten.

(c) De zender moet op de radiotelegrafie-noodfrequentie kunnen werken in een door het Radioreglement voor die frequentie aangewezen klasse van uitzending en, in de banden tussen 4000 en 27.500 kHz., op de radiotelegrafie-frequentie en in de klasse van uitzending, als in het Radioreglement voor reddingmiddelen zijn aangewezen.

Als vervanging van of aanvulling op de radiotelegrafie-frequentie, welke door het Radioreglement voor reddingmiddelen in de banden 4000 en 27.500 kHz. is aangewezen mag de Administratie echter toestaan, dat de zender kan werken in een op de radiotelefonie-noodfrequentie aangewezen klasse van uitzending.

(d) Wanneer door het Radioreglement gemoduleerde uitzending is voorgeschreven moet de zender een modulatie diepte van niet minder dan 70 % en, in geval uitgezonden wordt op radiotelegrafie, een toonfrequentie tussen 450 en 1350 Hz. hebben.

(e) Behalve met een sleutel voor uitzendingen met de hand moet de zender zijn voorzien van een automatische seingever voor de uitzending van radiotelegrafie-alarm- en noodseinen.

Wanneer met de zender uitgezonden kan worden op de radiotelefonie-noodfrequentie, moet zij zijn voorzien van een automatische inrichting voor het uitzenden van het radiotelefonie-alarmsein, die voldoet aan de in paragraaf (e) van Voorschrift 15 van dit Hoofdstuk gestelde eisen.

(f) De ontvanger moet de radiotelegrafie-noodfrequentie en de door het Radioreglement voor die frequentie aangewezen klassen van uitzending kunnen ontvangen.

Wanneer met de zender kan worden uitgezonden op de radiotelefonie-noodfrequentie moet de ontvanger ook die frequentie en de door het Radioreglement voor die frequentie aangewezen klasse van uitzending kunnen ontvangen.

(g) De antenne moet, hetzij zelfdragend, hetzij geschikt zijn om zo hoog mogelijk aan de mast van een reddingsboot te kunnen worden opgehangen. Indien mogelijk is het bovendien gewenst, dat een antenne, gedragen door een vlieger of een ballon, aanwezig is.

(h) De zender moet een voldoende hoogfrequent-vermogen ¹⁾ kunnen afgeven aan de in paragraaf (a) van dit Voorschrift vereiste antenne en bij voorkeur worden gevoed door een handgenerator. Wanneer hij wordt gevoed door een batterij moet deze, teneinde er zeker van te zijn dat hij van een duurzaam type en van voldoende capaciteit is, voldoen aan door de Administratie gestelde voorwaarden.

(i) Buitengaats moet een radio-officier c.q. een radiotelefonist wekelijks de zender met behulp van een passende kunstantenne beproeven en de batterij, wanneer deze van het type is dat moet worden geladen, tot haar volle spanning opladen.

(j) Voor de toepassing van dit Voorschrift worden onder „nieuwe toestellen” verstaan: toestellen die na de datum van in werking treden van dit Verdrag aan het schip worden geleverd.

Voorschrift 14

Radiotelefoonstations

(a) Het radiotelefoonstation moet in het bovenste deel van het schip zijn gelegen en zodanig zijn opgesteld, dat het in de grootst mogelijke mate beschermd is tegen lawaai, dat aan de goede ontvangst van berichten en seinen afbreuk zou kunnen doen.

(b) Er moet een doeltreffende verbinding zijn tussen het radiotelefoonstation en de brug.

(c) Een betrouwbaar uurwerk moet op een zodanige plaats vast zijn aangebracht, dat de gehele wijzerplaat gemakkelijk vanaf de bedieningsplaats van de radiotelefoon-installatie kan worden waargenomen.

(d) Er moet een betrouwbare noodverlichting aanwezig zijn, onafhankelijk van het systeem waaruit de normale verlichting van de radiotelefoon-installatie wordt gevoed en zodanig vast aangebracht, dat zij de bedieningsknoppen van de radiotelefooninstallatie, het in paragraaf (c) van dit Voorschrift vereiste uurwerk en de in paragraaf (f) vereiste instructie behoorlijk kan verlichten.

(e) Wanneer de krachtbron uit een batterij of uit batterijen bestaat, moet het radiotelefoonstation uitgerust zijn met een middel om de ladingtoestand daarvan te controleren.

(f) Een instructie, die een duidelijke samenvatting geeft van de radiotelefonie-noodprocedure, moet zodanig zijn opgehangen, dat zij vanaf de plaats waar de radiotelefooninstallatie wordt bediend, geheel zichtbaar is.

¹⁾ Aangenomen mag worden dat aan het doel van dit voorschrift wordt voldaan als ten minste 10 Watt aan de anode van de eindtrap wordt toegevoegd of 2 Watt (A2) op 500 kHz. in een kunstantenne, die bestaat uit een serieschakeling van een zuiver Ohmse weerstand van 15 Ohm en een capaciteit van 100×10^{-12} farad. De modulatie diepte moet ten minste 70 % zijn.

Voorschrift 15*Radiotelefonie-installaties*

(a) De radiotelefonie-installatie moet een zender, een ontvanger en een krachtbron omvatten.

(b) De zender moet in staat zijn te zenden op de radiotelefonie-noodfrequentie en op ten minste één andere frequentie in de banden tussen 1605 en 2850 kHz., daarbij gebruik makende van een klasse van uitzending zoals door het Radioreglement voor deze frequentie is toegewezen. Bij normaal gebruik moet de zender een modulatie-diepte van ten minste 70 % bij piekvermogen hebben.

(c) (i) Voor vrachtschepen met een bruto inhoud van 500 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, moet de zender een normale minimum-reikwijdte hebben van 150 zeemijlen, d.w.z. moet in staat zijn duidelijk waarneembare seinen van schip tot schip bij dag en onder normale condities en omstandigheden over dit bereik uit te zenden¹⁾. (Duidelijk waarneembare seinen zullen in normale omstandigheden worden ontvangen wanneer de effectieve waarde van de door de ongemoduleerde draaggolf opgewekte veldsterkte bij de ontvanger ten minste 25 microvolt per meter is.)

(ii) Voor vrachtschepen met een bruto inhoud van 300 ton en meer, doch minder dan 500 ton, moet:

in bestaande installaties de zender een normale minimum-reikwijdte hebben van ten minste 75 zeemijlen;

in nieuwe installaties de zender een vermogen van ten minste 15 Watt (ongemoduleerde draaggolf) in de antenne ontwikkelen.

(d) De zender moet zijn uitgerust met een toestel voor het automatisch opwekken van het radiotelefonie-alarmsein. Dit toestel moet te allen tijde buiten werking kunnen worden gesteld, teneinde de onmiddellijke uitzending van een noodbericht mogelijk te maken. De Administratie mag voor bestaande installaties uitstel verlenen van het toepassen van de eis inzake dit toestel voor een tijdvak van niet meer dan 3 jaren vanaf de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

(e) Het in paragraaf (d) van dit Voorschrift vereiste toestel moet voldoen aan de volgende eisen:

(i) De frequentietolerantie voor elk der tonen mag + of — 1½ percent zijn.

(ii) De tolerantie in de duur van elke toon mag + of — 50 milli-seconden zijn.

¹⁾ Wanneer geen veldsterktemetingen kunnen worden uitgevoerd, mag worden aangenomen, dat deze reikwijdte zal worden verkregen bij een vermogen van 15 Watt (ongemoduleerde draaggolf), in een antenne met een rendement van 27 %.

(iii) De pauze tussen opeenvolgende tonen mag niet groter zijn dan 50 milliseconden.

(iv) De verhouding tussen de amplituden van de sterkste en van de zwakste toon moet liggen tussen 1 en 1,2.

(f) De in paragraaf (a) van dit Voorschrift vereiste ontvanger, moet in staat zijn de radiotelefonie-noodfrequentie te ontvangen en ten minste één andere frequentie, die beschikbaar is voor radiotelefoonstations voor de scheepvaart in de banden tussen 1605 en 2850 kHz. en in de klasse van uitzending welke voor deze frequenties door het Radioreglement is aangewezen. Bovendien moet de ontvanger in staat zijn die andere frequenties, in de door het Radioreglement voor deze frequenties voorgeschreven klasse van uitzending, te ontvangen, welke worden gebruikt voor de radiotelefonische uitzending van weerberichten en andere door de Administratie nodig geachte berichten betreffende de veiligheid van de scheepvaart. De ontvanger moet voldoende gevoeligheid hebben om seinen hoorbaar te maken in een luidspreker, wanneer deingangsspanning van de ontvanger niet meer is dan 50 microvolt.

(g) De ontvanger, die gebruikt wordt voor het onderhouden van de luisterdienst op de radiotelefonie-noodfrequentie, moet tevoren op deze frequentie zijn ingesteld, dan wel zodanig zijn ingericht, dat afstemming op die frequentie op een vlugge en nauwkeurige wijze kan worden uitgevoerd en dat de ontvanger, wanneer hij is afgestemd op die frequentie, niet gemakkelijk bij ongeluk uit zijn afstemming kan worden gebracht. De Administratie mag voor bestaande installaties uitstel verlenen van het toepassen van de eisen van deze paragraaf voor een tijdvak van niet meer dan drie jaren vanaf de datum van in werking treden van dit Verdrag.

(h) Wanneer regeling met de hand wordt toegepast, moet, om snelle overgang van zenden op ontvangen mogelijk te maken, de omschakelinrichting, indien praktisch mogelijk, in het microfoon- of telefoonhandvat zijn aangebracht.

(i) Te allen tijde moet buitengaats een hoofdkrachtbron beschikbaar zijn, die voldoende sterk is om de installatie over de in paragraaf (c) van dit Voorschrift vereiste normale reikwijdte te doen werken. Indien hiervoor batterijen worden gebruikt, moeten deze onder alle omstandigheden voldoende capaciteit hebben om de zender en de ontvanger onder normale gebruiksomstandigheden gedurende ten minste 6 uren ononderbroken te kunnen doen werken¹⁾. Instal-

¹⁾ Voor de bepaling van de energie, die moet worden geleverd door batterijen, waarvan vereist is dat zij een capaciteit voor 6 uren werken hebben, wordt de volgende formule als leidraad aanbevolen:

de helft van het verbruik, nodig voor spraakoverbrenging plus het verbruik van de ontvanger plus het verbruik van alle extra belastingen, welke bij een noodgeval of in dringende omstandigheden door de batterijen mogen worden gevoed.

laties aan boord van vrachtschepen met een bruto-inhoud van 500 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, welke op of na 19 november 1952 zijn aangelegd moeten voorzien zijn van een reserve-krachtbron in het bovenste deel van het schip, tenzij de hoofdkrachtbron aldaar is opgesteld.

(j) De eventuele aanwezige reservekrachtbron mag alleen worden gebruikt voor de voeding van

(i) de radiotelefonie-installatie;

(ii) de in paragraaf (d) van Voorschrift 14 van dit Hoofdstuk vereiste noodverlichting; en

(iii) het in paragraaf (d) van dit Voorschrift vereiste toestel voor het opwekken van het radiotelefonie-alarmsein.

(k) Ongeacht het bepaalde in paragraaf (j) van dit Voorschrift mag de Administratie het gebruik van de eventueel aanwezige reservekrachtbron ook toestaan voor de voeding van een richtingzoeker, indien aanwezig, en voor een aantal noodnetten van gering vermogen, dat zich uitsluitend bevindt in het bovenste deel van het schip, zoals de noodverlichting van het sloependek, echter onder voorwaarde, dat deze extra belastingen gemakkelijk kunnen worden uitgeschakeld en dat de krachtbron van voldoende capaciteit is om aan deze extra belastingen te kunnen voldoen.

(l) Teneinde aan de eisen van paragraaf (i) van dit Voorschrift te kunnen voldoen moet buitengaats elke aanwezige batterij in volgeladen toestand worden gehouden.

(m) Een antenne moet aanwezig en aangebracht zijn. Aan boord van vrachtschepen met een bruto inhoud van 500 ton en meer, doch minder dan 1600 ton, moet deze antenne, indien opgehangen tussen steunpunten die aan zwiepen onderhevig zijn, tegen breuk beveiligd zijn. Bovendien moet een geheel voor ogenblikkelijke vervanging klaar gemaakte reserve-antenne aanwezig zijn, of, in gevallen waarbij dit praktisch niet mogelijk is, voldoende antennendraad en isolatoren om het mogelijk te maken een reserve-antenne op te hangen. Ook de voor het ophangen van een antenne nodige gereedschappen moeten aanwezig zijn.

DEEL D — RADIODAGBOEKEN

Voorschrift 16

Radiodagboeken

(a) Het radiodagboek (dagboek betreffende de radiodienst), dat door het Radioreglement is voorgeschreven voor een schip, dat in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift 3 of Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk met een radiotelegraafstation is uitgerust, moet gedurende de reis in de radiohut worden bewaard. Iedere radio-

officier moet zijn naam, de tijden waarop hij op wacht komt en van wacht gaat, en alle zich tijdens zijn wacht voordoende, met de radiodienst verband houdende voorvallen, die van belang kunnen zijn voor de beveiliging van mensenvlotten op zee, in het dagboek vermelden. Bovendien moeten in het dagboek worden vermeld:

- (i) de door het Radioreglement verlangde bijzonderheden;
- (ii) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud van de batterijen en het opladen daarvan, op een wijze als door de Administratie is voorgeschreven;
- (iii) dagelijks een verklaring, dat aan de eis van paragraaf (p) van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk is voldaan;
- (iv) bijzonderheden betreffende de in paragraaf (s) van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk vereiste beproevingen van de reservezender en van de reservekrachtbron;
- (v) aan boord van schepen, uitgerust met een radiotelegrafieauto-alarminstelling, bijzonderheden betreffende de in paragraaf (c) van Voorschrift 10 van dit Hoofdstuk vereiste beproevingen;
- (vi) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud van de batterijen en het opladen daarvan (indien van toepassing), zoals vereist is in paragraaf (j) van Voorschrift 12 van dit Hoofdstuk, alsmede bijzonderheden betreffende de in die paragraaf ten aanzien van in motorreddingsboten opgestelde zenders vereiste beproevingen;
- (vii) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud van de batterijen en het opladen daarvan (indien van toepassing), zoals vereist is in paragraaf (i) van Voorschrift 13 van dit Hoofdstuk, alsmede bijzonderheden betreffende de in die paragraaf ten aanzien van draagbare radiotoestellen voor reddingsmiddelen vereiste beproevingen.

(b) Het radiodagboek (dagboek betreffende de radiodienst) dat door het Radioreglement is voorgeschreven voor een schip, dat in overeenstemming met het bepaalde in Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk met een radiotelefoonstation is uitgerust, moet worden bewaard op de plaats waar de luisterdienst wordt onderhouden. Iedere bevoegde telephonist, alsmede iedere kapitein, of officier of ieder ander lid van de bemanning, die (dat) overeenkomstig Voorschrift 7 van dit Hoofdstuk de luisterdienst uitoefent, moet behalve zijn naam, de bijzonderheden van alle zich tijdens zijn wacht voordoende, met de radiodienst verband houdende voorvallen, die van belang kunnen zijn voor de beveiliging van mensenvlotten op zee, in het dagboek vermelden. Bovendien moeten in het dagboek worden vermeld:

- (i) de door het Radioreglement verlangde bijzonderheden;
- (ii) het tijdstip waarop bij het verlaten van een haven de luisterdienst begint en het tijdstip, waarop bij het binnenlopen van een haven die dienst wordt beëindigd;

(iii) het tijdstip, waarop om enigerlei reden de luisterdienst wordt onderbroken, de reden voor de onderbreking en het tijdstip waarop de luisterdienst wordt hervat;

(iv) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud van de batterijen (indien deze aanwezig zijn) en het opladen daarvan, zoals vereist is in paragraaf (b) van Voorschrift 15 van dit Hoofdstuk;

(v) nauwkeurige gegevens omtrent het onderhoud van de batterijen en het opladen daarvan (indien van toepassing), zoals vereist is in paragraaf (i) van Voorschrift 13 van dit Hoofdstuk, alsmede bijzonderheden betreffende de in die paragraaf ten aanzien van draagbare radiotoestellen voor reddingmiddelen vereiste beproevingen.

(c) Radiodagboeken moeten beschikbaar zijn voor inspectie door ambtenaren, die door de Administratie daartoe bevoegd zijn verklaard.

HOOFDSTUK V - VEILIGHEID VAN DE VAART

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

Dit Hoofdstuk is, tenzij daarin uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op alle schepen op alle reizen, behalve op oorlogsschepen en op schepen, die uitsluitend de Grote Meren van Noord-Amerika en de deze verbindende en bijbehorende wateren bevaren, voorzover deze zich in oostelijke richting uitstrekken tot de benedenuitgang van de St. Lambert-Sluis te Montreal in de provincie Quebec, Canada.

Voorschrift 2

Gevaarberichten

(a) De kapitein van elk schip, dat gevaarlijk ijs, een gevaarlijk wrak of een ander onmiddellijk gevaar voor de scheepvaart, of een tropische storm ontmoet, of luchttemperaturen onder het vriespunt gepaard gaande met stormwinden, die zware ijsafzetting op de bovenbouw veroorzaken, of stormen met windkracht 10 of hoger volgens de schaal van Beaufort, waarvoor geen stormwaarschuwing werd ontvangen, ondervindt, is verplicht met alle hem ter beschikking staande middelen schepen in de omgeving en via het eerste punt aan de wal, waarmede hij verbinding kan krijgen ook de bevoegde autoriteiten daarvan op de hoogte te brengen. De vorm waarin de inlichtingen worden gegeven, is niet bindend voorgeschreven. Zij mogen worden uitgezonden hetzij in klare taal (bij voorkeur Engels), hetzij met gebruikmaking van het Internationale Seinboek. Zij moeten per radio omgeroepen worden aan alle in de omgeving zijnde schepen en voorts verzonden worden aan het eerste punt aan de wal, waarmede verbinding kan worden gemaakt, met verzoek voor overbrenging aan de bevoegde autoriteiten zorg te dragen.

(b) Elke Verdragsluitende Regering zal de nodige maatregelen treffen opdat, wanneer bericht omtrent een gevaar als bedoeld in paragraaf (a) is ontvangen, dit dadelijk ter kennis van belanghebbenden wordt gebracht en wordt doorgezonden aan andere Regeringen, die daarbij belang kunnen hebben.

(c) De overbrenging van berichten aangaande bedoelde gevaren is kosteloos voor de betrokken schepen.

(d) Alle radioberichten, welke ingevolge paragraaf (a) van dit Voorschrift worden verzonden moeten worden voorafgegaan door het veiligheidssein, waarbij de in het Radioreglement, genoemd in Voorschrift 2 van Hoofdstuk IV, voorgeschreven procedure dient te worden gevolgd.

Voorschrift 3

Inlichtingen op te nemen in gevaarberichten

Gevaarberichten moeten de volgende inlichtingen bevatten:

(a) IJs, wrakken en andere onmiddellijke gevaren voor de vaart:

- (i) de soort van het waargenomen ijs, wrak of gevaar;
- (ii) de plaats van het ijs, wrak of gevaar toen dit het laatst werd waargenomen;
- (iii) de datum en tijd (Middelbare Tijd Greenwich) van deze laatste waarneming.

(b) Tropische stormen (orkanen in West-Indië, tyfonen in de Chinese Zee, cyclonen in de Indische Oceaan en stormen van soortgelijk karakter in andere streken):

(i) een mededeling, dat een tropische storm ontmoet werd. Deze verplichting dient ruim opgevat te worden en inlichtingen moeten worden verzonden telkens als de kapitein goede redenen heeft om aan te nemen dat een tropische storm zich ontwikkelt of in zijn nabijheid bestaat;

(ii) datum, tijd (Middelbare Tijd Greenwich) en bestek van het schip op het moment van de waarneming;

(iii) in het bericht moeten zoveel mogelijk inlichtingen over het navolgende worden opgenomen:

barometerstand, bij voorkeur gecorrigeerd (met vermelding van millibaren, inches of millimeters en onder opgave of de aflezing al dan niet gecorrigeerd is);

tendens van de luchtdruk (verandering in de barometerstand gedurende de afgelopen drie uren);

ware windrichting;

windkracht (volgens de schaal van Beaufort);

toestand van de zee (kalm, kabbelend tot lichtgolvend, aanschietsend, hoog);

deining (laag, matig hoog, hoog) en de ware richting van waar deze komt. Opgave van periode of lengte van de deining (kort, matig lang, lang) kan ook van belang zijn;

ware koers en vaart van het schip.

(c) Latere waarnemingen. Wanneer een kapitein een tropische storm of andere gevaarlijke storm heeft gerapporteerd, is het gewenst, hoewel niet verplicht, dat zolang het schip onder invloed van de storm blijft, verdere waarnemingen om het uur worden verricht en verzonden en dat, wanneer dit niet mogelijk is, deze waarnemingen in elk geval met tussenpozen van niet langer dan drie uur worden verricht en verzonden.

(d) Stormen met windkracht 10 of hoger volgens de schaal van Beaufort, waarvoor geen stormwaarschuwing werd ontvangen. Hier-

mede is bedoeld andere stormen dan de tropische stormen genoemd in paragraaf (b) te melden; bij het ontmoeten van zulk een storm dient het te verzenden bericht gegevens te bevatten overeenkomstig die, vermeld in paragraaf (b), evenwel met uitzondering van de bijzonderheden betreffende zee en deining.

(e) Luchttemperaturen onder het vriespunt gepaard gaande met stormwinden, die zware ijsafzetting op de bovenbouw veroorzaken:

- (i) datum en tijd (Middelbare Tijd Greenwich);
- (ii) temperatuur van de lucht;
- (iii) temperatuur van het zeewater (indien mogelijk);
- (iv) kracht en richting van de wind.

Voorbeelden

IJs

TTT IJs. Grote ijsberg gezien op 4605 N, 4410 W, te 0800 MTG, 15 mei.

Wrakken

TTT Wrak. Waargenomen een wrak, nagenoeg geheel onder water, op 4006 N, 1243 W, te 1630 MTG, 21 april.

Gevaar voor de navigatie

TTT Navigatie. Lichtschip Alpha niet op station, 1800 MTG, 3 januari.

Tropische storm

TTT Storm. 0030 MTG, 18 augustus. 2204 N, 11354 E. Barometerstand gecorrigeerd 994 millibaren, tendens dalend 6 millibaren. Wind NW, kracht 9, zware buien. Hoge oostelijke deining. Koers 067, vaart 5 mijl.

TTT Storm. Voortekenen wijzen op naderende orkaan. 1300 MTG, 14 september, 2200 N, 7236 W. Barometerstand gecorrigeerd 29,64 inches, tendens dalend 0,15 inches. Wind NE, kracht 8, veelvuldig regenbuien. Koers 035, vaart 9 mijl.

TTT Storm. Omstandigheden wijzen erop, dat een hevige cycloon is ontstaan. 0200 MTG, 4 mei, 1620 N, 9203 E. Barometerstand ongecorrigeerd 753 millimeters, tendens dalend 3 millimeters. Wind Zuid ten Westen, kracht 5. Koers 300, vaart 8 mijl.

TTT Storm. Tyfoon in het Zuidoosten. 0300 MTG, 12 juni, 1812 N, 12605 E. Snel dalende barometer. Wind aanwakkerend uit het Noorden.

TTT Storm. Windkracht 11, geen stormwaarschuwing ontvangen. 0300 MTG, 4 mei, 4830 N, 30 W. Barometerstand gecorrigeerd 983 millibaren, tendens dalend 4 millibaren. Wind SW, kracht 11, ruimend. Koers 260, vaart 6 mijl.

IJsvorming

TTT ondervindt zware ijsvorming. 1400 MTG, 2 maart, 69 N, 10 W. Temperatuur lucht 18° F, temperatuur zeewater 29° F. Wind NE, kracht 8.

Voorschrift 4*Meteorologische diensten*

(a) De Verdragsluitende Regeringen nemen op zich het verzamelen van meteorologische gegevens door schepen op zee te bevorderen en deze gegevens te doen onderzoeken, verspreiden en uitwisselen op de wijze, die het meest dienstbaar is aan het doel, de scheepvaart te helpen.

Administraties dienen het gebruik van instrumenten met hoge graad van nauwkeurigheid te bevorderen en het iken van zulke instrumenten, wanneer hierom wordt verzocht, te vergemakkelijken.

(b) In het bijzonder nemen de Verdragsluitende Regeringen op zich, voorzover dit uitvoerbaar is, samen te werken in het toepassen van de volgende meteorologische regelingen:

(i) zowel door het uitzenden van radioberichten als door het doen tonen van de daartoe bestemde seinen op plaatsen langs de kust, schepen te waarschuwen omtrent harde wind, stormen en tropische stormen;

(ii) dagelijks per radio voor de scheepvaart bruikbare weerberichten uit te zenden, bevattende gegevens omtrent de gesteldheid van weer, zee en ijs, weersverwachtingen en, indien mogelijk, voldoende aanvullende gegevens om op zee de samenstelling van eenvoudige weerkaarten mogelijk te maken en tevens het uitzenden van doelmatige weerkaarten door middel van beeldtelegrafie (facsimile) te bevorderen;

(iii) zodanige publikaties te doen samenstellen en uitgeven als nodig kunnen zijn voor een goede uitvoering van het meteorologische werk op zee en, indien mogelijk, regelingen te treffen voor het uitgeven en beschikbaar stellen van dagelijkse weerkaarten ter voorlichting van vertrekkende schepen;

(iv) regelingen te treffen, opdat de schepen geselecteerd voor het verrichten van meteorologische waarnemingen worden voorzien van geverifieerde instrumenten (zoals een barometer, een barograaf, een psychrometer, en van doelmatige middelen voor het meten van de temperatuur van het zeewater) en dat de meteorologische waarnemingen worden verricht op de hoofdstandaarden, die voor synoptische waarnemingen aan het aardoppervlak zijn vastgesteld (ten minste viermaal daags, wanneer de omstandigheden dit toelaten); en te bevorderen dat andere schepen waarnemingen op bescheidener schaal doen, in het bijzonder in gebieden waar weinig scheepvaartverkeer is; en dat al deze schepen hun waarnemingen per

radio verzenden ten dienste van de onderscheidene officiële meteorologische diensten en de berichten zullen herhalen ten behoeve van schepen in de omgeving. Schepen moet worden aanbevolen om, indien zij zich in de buurt van een tropische storm of van een vermoede tropische storm bevinden, wanneer de omstandigheden zulks toelaten, met kortere tussenpozen waarnemingen te doen en door te geven, met begrip voor het feit dat scheepsofficieren gedurende stormweer geheel door werk ten behoeve van de navigatie in beslag genomen kunnen zijn;

(v) regelingen te treffen dat weerberichten van en naar schepen door radio-kuststations worden ontvangen en doorgezonden. Schepen, die niet in de gelegenheid verkeren rechtstreeks verbinding met de wal te onderhouden, moet worden aanbevolen hun weerberichten door bemiddeling van weerschepen of andere schepen, die wel verbinding met de wal hebben, te laten relayeren;

(vi) kapiteins aan te moedigen schepen in de omgeving en ook walstations in te lichten wanneer zij windsnelheden van 50 zeemijlen of meer (kracht 10 volgens de schaal van Beaufort) ondervinden;

(vii) te trachten een eenvormige werkwijze der eerder genoemde internationale meteorologische diensten te bereiken en, voor zoveel praktisch mogelijk, zich te houden aan de Technische Voorschriften en aanbevelingen, opgesteld door de Wereld Meteorologische Organisatie, tot welke de Verdragsluitende Regeringen zich kunnen wenden voor de bestudering van en het verkrijgen van advies over elk meteorologisch vraagstuk, dat zich bij het uitvoeren van dit Verdrag kan voordoen.

(c) De in dit voorschrift bedoelde inlichtingen moeten worden verstrekt in de voor uitzending vastgestelde vorm en worden uitgezonden in de volgorde van voorrang, voorgeschreven in het Radioreglement. Gedurende de uitzending „aan alle stations” van meteorologische berichten, weersverwachtingen en waarschuwingen, moeten alle scheepsstations handelen als in het Radioreglement is voorgeschreven.

(d) Weersverwachtingen, waarschuwingen, synoptische en andere meteorologische rapporten, bestemd voor schepen, moeten worden opgesteld en verspreid door de nationale dienst, die het gunstigst gelegen is om de verschillende zones en gebieden te bedienen, een en ander overeenkomstig de tussen de betrokken Verdragsluitende Regeringen onderling gemaakte afspraken.

Voorschrift 5

IJsopsporingsdienst

(a) De Verdragsluitende Regeringen nemen op zich een ijsopsporingsdienst en een dienst voor de bestudering en het waarnemen van

de ijstoestand op de Noord-Atlantische Oceaan in stand te houden. Gedurende het gehele ijsseizoen moeten de Zuidoostelijke, Zuidelijke en Zuidwestelijke grenzen van de gebieden, waar ijsbergen kunnen voorkomen, in de omgeving van de Grote Banken van Newfoundland worden bewaakt teneinde passerende schepen in te lichten omtrent de uitgestrektheid van dit gevaarlijke gebied, de ijstoestanden in algemene zin te bestuderen en aan schepen en bemanningen, die in het operatiegebied van de patrouilleschepen hulp nodig hebben, bijstand te verlenen. Gedurende het overige gedeelte van het jaar moeten, al naargelang zulks raadzaam is, de bestudering en waarneming der ijstoestanden worden voortgezet.

(b) Schepen en vliegtuigen, die voor de ijsopsporingsdienst en de bestudering en waarneming van het ijs worden gebruikt, mogen door de uitvoerende Regering met andere werkzaamheden worden belast, onder voorwaarde, dat deze andere werkzaamheden geen belemmering voor hun primaire taak vormen en de kosten van de dienst niet verhogen.

Voorschrift 6

IJsopsporing, beheer en kosten

(a) De Regering van de Verenigde Staten van Amerika neemt op zich het beheer van de IJsopsporingsdienst en de bestudering en waarneming van ijstoestanden, alsmede de verspreiding van de daaruit verkregen gegevens, voort te zetten. De Verdragsluitende Regeringen, die in het bijzonder bij deze diensten belang hebben, verbinden zich bij te dragen in de kosten, voortvloeiende uit het in stand houden en uitoefenen van deze diensten. Elke bijdrage dient te zijn gebaseerd op de totale bruto inhoud van de schepen van elke bijdragende Regering, die in de door de IJsopsporingsdienst bewaakte gebieden, waar ijsbergen kunnen voorkomen, hebben gevaren. In het bijzonder neemt elke speciaal belanghebbende Verdragsluitende Regering op zich jaarlijks in de kosten van instandhouding en uitoefening van deze diensten mede te betalen tot een bedrag, bepaald door de verhouding van de totale bruto inhoud van haar schepen, die gedurende het ijsseizoen in de door de IJsopsporingsdienst bewaakte gebieden, waar ijsbergen kunnen voorkomen, hebben gevaren, tot de gezamenlijke totale bruto inhoud van de schepen van alle bijdragende Regeringen, die gedurende het ijsseizoen in de door de IJsopsporingsdienst bewaakte gebieden, waar ijsbergen kunnen voorkomen, hebben gevaren. Regeringen die, hoewel geen partij bij het Verdrag zijnde, speciaal belang bij de instandhouding en uitoefening van deze diensten hebben, kunnen op gelijke voet in de kosten bijdragen. De beherende Regering zal jaarlijks aan elke bijdragende Regering een overzicht van de totale kosten van instandhouding en uitoefening van de IJspatrouilledienst en van ieders evenredig aandeel daarin verstrekken.

(b) Elke bijdragende Regering heeft het recht haar bijdrage te wijzigen of te beëindigen en andere belanghebbende Regeringen kunnen op zich nemen in de kosten bij te dragen. De bijdragende Regering, die van genoemd recht gebruik maakt, zal evenwel aansprakelijk blijven voor haar lopende bijdrage tot de eerste september volgende op de datum, waarop mededeling wordt gedaan van het voornemen de bijdrage te veranderen of te beëindigen. Om van dit recht profijt te trekken, moet de kennisgeving aan de beherende Regering ten minste zes maanden vóór bedoelde eerste september zijn gedaan.

(c) Indien de Regering van de Verenigde Staten te eniger tijd deze diensten zou wensen te beëindigen, of indien een van de bijdragende Regeringen de wens te kennen zou geven de verantwoordelijkheid voor haar geldelijke bijdrage niet langer te willen dragen, dan wel haar bijdrage te wijzigen, of indien een andere Verdragsluitende Regering zou wensen bij te dragen in de kosten, moeten de bijdragende Regeringen de aangelegenheid in overeenstemming met hun wederkerige belangen regelen.

(d) De bijdragende Regeringen hebben het recht van tijd tot tijd zodanige wijzigingen in de bepalingen van dit Voorschrift en van Voorschrift 3 aan dit Hoofdstuk aan te brengen als eenstemmig wenselijk worden geacht.

(e) In de gevallen voor welke dit Voorschrift de mogelijkheid voorziet dat na overeenstemming tussen de bijdragende Regeringen een maatregel kan worden getroffen, moeten voorstellen om daartoe te komen, door een Verdragsluitende Regering gedaan, ter kennis worden gebracht van de beherende Regering, welke laatste zich tot de overige bijdragende Regeringen moet wenden, teneinde er zich van te vergewissen of deze de bedoelde voorstellen aanvaarden. De resultaten van deze navraag moeten worden medegedeeld aan de overige bijdragende Regeringen en aan de Verdragsluitende Regering, die de voorstellen heeft ingediend. In het bijzonder moeten de regelingen betreffende de bijdragen in de kosten van de diensten door de bijdragende Regeringen, met tussenpozen van niet meer dan drie jaren, worden herzien. De beherende Regering moet daarvoor het initiatief nemen.

Voorschrift 7

Vaarsnelheid in de nabijheid van ijs

Indien ijs is gemeld op of nabij zijn koerslijn, is de kapitein van elk schip verplicht des nachts een matige vaart te lopen of zijn koers zodanig te veranderen, dat deze goed vrij van het gevaarlijke gebied loopt.

Voorschrift 8*Noordatlantische routes*

(a) De praktijk van het volgen van erkende routes over de Noord-Atlantische Oceaan in beide richtingen en, in het bijzonder, in de gebieden aan beide zijden van de Oceaan waar routes samenkomen (convergentie-gebieden), heeft bijgedragen tot het voorkomen van aanvaringen tussen schepen onderling en van schepen met ijsbergen en dient alle betrokken schepen te worden aanbevolen.

(b) De keuze van de routes, het initiatief voor de in dit opzicht te nemen maatregelen, alsmede het geografisch vastleggen van de convergentie-gebieden, worden overgelaten aan de verantwoordelijkheid van de betrokken scheepvaartmaatschappijen. De Verdragsluitende Regeringen zullen aan deze maatschappijen, op hun verzoek, hulp verlenen door alle terzake in het bezit der Regeringen zijnde inlichtingen te hunner beschikking te stellen.

(c) De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich aan de maatschappijen de verplichting op te leggen, zowel de geregelde routes die zij voornemens zijn hun schepen te doen volgen, als alle wijzigingen daarin, bekend te maken. Zij zullen tevens hun gezag doen gelden teneinde de reders te bewegen alle passagiersschepen, die de Atlantische Oceaan oversteken, de erkende routes te doen volgen en zullen alles doen wat in hun vermogen ligt om te verzekeren, dat in de convergentie-gebieden alle schepen zich aan bedoelde routes houden, voorzover de omstandigheden zulks toelaten. Zij zullen tevens hun invloed aanwenden om de reders van alle schepen, die de Atlantische Oceaan oversteken met bestemming voor of komende van havens in de Verenigde Staten of in Canada en daarbij varen in de nabijheid van de Grote Banken van Newfoundland, te bewegen, voorzover dit uitvoerbaar is, de visgronden van Newfoundland benoorden 43° Noorderbreedte gedurende het visseizoen te mijden en te varen buiten de gebieden, waarvan bekend is of ondersteld wordt, dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.

(d) De Regering, die de IJsopsporingsdienst beheert, wordt uitgenodigd aan de betrokken Administratie elk passagierschip te rapporteren dat volgens waarneming zich niet op een gebruikelijke, erkende of bekend gemaakte route bevindt, en eveneens elk schip, dat tijdens het visseizoen door de bovengenoemde visgebieden vaart, of dat, bestemd voor of komende van havens in de Verenigde Staten of in Canada, vaart door gebieden, waarvan bekend is of ondersteld wordt, dat zij ten gevolge van ijs gevaarlijk zijn.

Voorschrift 9*Misbruik van noodseinen*

Het gebruik van een internationaal noodsein, behalve om aan te geven, dat een schip of een vliegtuig in nood is, en het gebruik van

welk sein ook, dat met een internationaal noodsein kan worden verward, is aan boord van elk schip of vliegtuig verboden.

Voorschrift 10

Noodberichten — Verplichtingen en procedure

(a) De kapitein van een schip op zee is gehouden, wanneer hij een melding, uit welke bron ook, ontvangt dat een schip of een vliegtuig of reddingmiddelen daarvan afkomstig, in nood is (zijn), met de meeste spoed de in nood verkerende personen te hulp te komen, hen zo mogelijk daaromtrent inlichtende. Indien hij niet in staat is of het, gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, onredelijk of onnodig acht hen te hulp te komen, moet hij in het scheepsdagboek vermelden om welke reden hij de in nood verkerende personen niet te hulp is gekomen.

(b) De kapitein van een in nood verkerend schip heeft het recht, na zoveel als mogelijk is de kapiteins van de schepen, die zijn oproep om hulp hebben beantwoord, te hebben geraadpleegd, één of meer van deze schepen, die hij het beste in staat acht hulp te verlenen, daartoe op te vorderen en het is de plicht van de kapitein van het schip of de kapiteins van de schepen, die opgevorderd zijn, daaraan te voldoen door met de meeste spoed het te hulp komen van de in nood verkerende personen voort te zetten.

(c) De kapitein van een schip is ontheven van de krachtens paragraaf (a) van dit Voorschrift op hem rustende verplichting wanneer hij verneemt, dat één of meer schepen, doch niet het zijne, opgevorderd is (zijn) en daaraan gevolg geeft (geven).

(d) De kapitein van een schip is ontheven van de krachtens paragraaf (a) van dit Voorschrift op hem rustende verplichting en, indien zijn schip opgevorderd is, van de krachtens paragraaf (b) van dit Voorschrift op hem rustende verplichting, indien hem door de in nood verkerende personen of door de kapitein van een ander schip, dat deze personen heeft bereikt, wordt medegedeeld dat hulpverlening niet langer nodig is.

(e) De bepalingen van dit voorschrift maken geen inbreuk op het „Internationaal Verdrag tot het vaststellen van enige eenvormige regelen betreffende hulp en berging op zee”, gesloten te Brussel op 23 september 1910, in het bijzonder wat betreft de verplichting tot hulpverlening, opgenomen in artikel 11 van dat Verdrag.

Voorschrift 11

Seinlampen

Alle schepen met een bruto inhoud van meer dan 150 register ton, moeten, wanneer zij internationale reizen maken, een doelmatige

dagseinlamp aan boord hebben, welke niet uitsluitend gevoed mag kunnen worden door de elektrische hoofdkrachtbron van het schip.

Voorschrift 12

Radorichtingzoeker

(a) Alle schepen met een bruto inhoud van 1600 ton en meer moeten, wanneer zij internationale reizen maken, voorzien zijn van een radiorichtingzoeker, die beantwoordt aan de bepalingen, vermeld in Voorschrift 11 van Hoofdstuk IV.

(b) De Administratie mag in gebieden waar zij het aan boord hebben van een dergelijk apparaat onredelijk of onnodig acht, elk schip met een bruto inhoud van minder dan 5 000 ton van deze eis vrijstellen, doch dient er daarbij terdege rekening mede te houden, dat een radiorichtingzoeker zowel voor de navigatie als voor het bepalen van de plaats van schepen, vliegtuigen of reddingmiddelen een waardevol hulpmiddel is.

Voorschrift 13

Bemannig

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich, ieder voor haar nationale schepen, maatregelen in stand te houden of deze zonodig te nemen om te verzekeren dat, uit een oogpunt van veiligheid van mensenlevens op zee, alle schepen voldoende bemand zijn met voor zijn taak berekend personeel.

Voorschrift 14

Hulpmiddelen bij de navigatie

De Verdragsluitende Regeringen verbinden zich zorg te dragen voor het plaatsen en onderhouden van die hulpmiddelen voor de navigatie, radiobakens en elektronische hulpmiddelen inbegrepen, welke naar hun oordeel door de omvang van het verkeer worden gewettigd en door de mate van gevaar nodig zijn, zomede voor het ter beschikking stellen van inlichtingen met betrekking tot deze hulpmiddelen aan alle belanghebbenden.

Voorschrift 15

Opsporing en redding

(a) Elke Verdragsluitende Regering verbindt zich ervoor zorg te dragen, dat alle noodzakelijke maatregelen worden getroffen voor het houden van kustwacht en het redden van personen, die op zee nabij haar kusten in nood verkeren. Deze maatregelen moeten de vestiging, het gebruik en het onderhoud van die maritieme veiligheidsmiddelen omvatten, welke, gelet op de omvang van het verkeer

ter zee en de gevaren voor de navigatie, praktisch uitvoerbaar en nodig geacht worden en moeten, zoveel als mogelijk is, voorzien in doeltreffende middelen voor het opsporen en redden van bedoelde personen.

(b) Elke Verdragsluitende Regering verbindt zich gegevens te verstrekken betreffende de in haar land aanwezige reddingsdiensten en de plannen voor eventueel daarin aan te brengen wijzigingen.

Voorschrift 16

Seinen bij reddingen

De na te noemen seinen moeten worden gebruikt door reddingstations en zeegaande reddingseenheden, wanneer zij zich in verbinding stellen met schepen of personen in nood en door schepen of personen in nood, wanneer zij zich in verbinding stellen met reddingstations of zeegaande reddingseenheden. De door vliegtuigen, bezigt met opsporings- en reddingswerkzaamheden, te gebruiken seinen voor het dirigeren van schepen zijn hieronder aangegeven in paragraaf (d). Een geïllustreerde lijst, waarin de onderstaande seinen moeten zijn beschreven, dient op elk schip, waarop dit Hoofdstuk van toepassing is, ten behoeve van de officier van de wacht bij de hand te zijn.

(a) *Antwoorden van reddingstations of zeegaande reddingseenheden op noodseinen van een schip of een persoon:*

Sein

Overdag – Oranje rooksein, of een gecombineerd licht- en geluidsein (lichtgevend knalsein) 3 maal afzonderlijk met tussenpozen van ongeveer 1 minuut gegeven.

Des nachts – Vuurpijl, die witte sterren uitwerpt, 3 maal afzonderlijk met tussenpozen van ongeveer 1 minuut afgevuurd.

Betekenis

„Gij zijt gezien – hulp zal zo spoedig mogelijk worden gegeven.”

(Herhaling van dergelijke seinen heeft dezelfde betekenis).

Indien nodig mogen de dagseinen des nachts en de nachtseinen overdag gegeven worden.

(b) *Geleideseinen voor het landen van kleine boten met bemanningen of personen in nood:*

Sein

Overdag – Verticale beweging van een witte vlag of van de armen, of het afvuren van een vuurpijl, die groene sterren uitwerpt, of het seinen van de letter „K” (— . —) met een lamp of met een geluidsbron.

Betekenis

„Dit is de beste plaats om te landen.”

Sein

Des nachts – Verticale beweging van een wit licht of witte flambouw, of het afvuren van een vuurpijl, die groene sterren uitwerpt, of het seinen van de letter „K” (— . —) met een lamp of met een geluidsbron. Een aanduiding van richting kan worden gegeven door het ontsteken van een vast wit licht of vuur op een lager niveau en in de richting van de waarnemer.

Overdag – Horizontale beweging van een witte vlag of van de horizontaal uitgestrekte armen, of het afvuren van een vuurpijl, die rode sterren uitwerpt, of het seinen van de letter „S” (...) met een lamp of met een geluidsbron.

Des nachts – Horizontale beweging van een wit licht of witte flambouw, of het afvuren van een vuurpijl, die rode sterren uitwerpt, of het seinen van de letter „S” (...) met een lamp of met een geluidsbron.

Overdag – Horizontale beweging van een witte vlag gevolgd door het steken van de witte vlag in de grond en het wegdragen van een andere witte vlag in de richting die men wil aanduiden, of het in verticale richting afvuren van een vuurpijl, die rode sterren uitwerpt en het afvuren van een vuurpijl, die witte sterren uitwerpt in de richting van de betere landingsplaats, of het seinen van de letter „S” (...) gevolgd door de letter „R” (. — .), indien voor de in nood verkerende boot een betere landingsplaats meer aan stuurboord van de naderingskoers ligt, of het sein van de letter „L” (. — .) indien een betere landingsplaats meer aan bakboord van de naderingskoers ligt.

Betekenis

„Dit is de beste plaats om te landen.”

„Hier landen is hoogst gevaarlijk.”

„Hier landen is hoogst gevaarlijk. Een meer geschikte plaats om te landen ligt in de aangeduide richting.”

Sein

Des nachts – Horizontale beweging van een wit licht of witte flambouw gevolgd door het plaatsnemen van het witte licht of de flambouw op de grond en het wegdragen van een ander wit licht of witte flambouw in de richting die men wil aanduiden, of het in verticale richting afvuren van een vuurpijl, die rode sterren uitwerpt en het afvuren van een vuurpijl, die witte sterren uitwerpt in de richting van de betere landingsplaats, of het seinen van de letter „S” (. . .) gevolgd door de letter „R” (. — .), indien voor de in nood verkerende boot een betere landingsplaats meer aan stuurboord van de naderingskoers ligt, of het seinen van de letter „L” (. — . .) indien een betere landingsplaats meer aan bakboord van de naderingskoers ligt.

(c) *Seinen te bezigen in verband met het gebruik van aan de wal opgestelde reddingmiddelen:*

Sein

Overdag – Verticale beweging van een witte vlag of van de armen, of het afvuren van een vuurpijl, die groene sterren uitwerpt.

Des nachts – Verticale beweging van een wit licht of witte flambouw, of het afvuren van een vuurpijl, die groene sterren uitwerpt.

Overdag – Horizontale beweging van een witte vlag of van de horizontaal uitgestrekte armen, of het afvuren van een vuurpijl, die rode sterren uitwerpt.

Des nachts – Horizontale beweging van een wit licht of witte flambouw, of het afvuren van een vuurpijl, die rode sterren uitwerpt.

Betekenis

„Hier landen is hoogst gevaarlijk. Een meer geschikte plaats om te landen ligt in de aangeduide richting.”

Betekenis

In het algemeen – „Bevestigend”.

In desbetreffende gevallen:

„Schietlijn is opgevangen.”

„Staartblok is vastgemaakt.”

„Tros is vastgemaakt.”

„Er is iemand in de broeking.”

„Doorhalen.”

In het algemeen – „Ontkennend.”

In desbetreffende gevallen:

„Opvieren.”

„Vast halen.”

(d) *Seinen, te gebruiken door vliegtuigen bezig met opsporings- en reddingswerkzaamheden, voor het dirigeren van schepen naar een vliegtuig, een schip of een persoon in nood* (zie verklarende noot aan het slot):

(i) De navolgende manoeuvres, door een vliegtuig achtereenvolgens uitgevoerd, betekenen dat dit vliegtuig doende is een schip naar een vliegtuig of een schip in nood te dirigeren:

- (1) ten minste éénmaal rond het te hulp geroepen schip cirkelen;
- (2) vlak vóór de boeg, op geringe hoogte, de koers van dit schip kruisen, meer en minder gas geven of verstellen van de spoed van de schroef;
- (3) wegvliegen in de richting, waarin dit schip moet worden gedirigeerd.

Herhaling van deze manoeuvres heeft dezelfde betekenis.

(ii) De navolgende manoeuvre, door een vliegtuig uitgevoerd, betekent, dat de hulp van het schip waarvoor het sein bestemd is, niet langer nodig is:

vlak achter het schip, op geringe hoogte, het kielzog kruisen, meer en minder gas geven of verstellen van de stand van de schroef.

Noot: De Organisatie zal voor zoveel nodig tijdig te voren kennis geven van eventuele wijzigingen in deze seinen.

Voorschrift 17

Loodsladders

Aan boord van schepen op reizen, gedurende welke te verwachten is dat van de diensten van loodsen gebruik zal worden gemaakt, moet ten aanzien van de loodsladders zijn voldaan aan de volgende eisen:

(a) De ladder moet in goede staat worden gehouden en alleen bestemd zijn voor gebruik door ambtenaren en andere personen bij aankomst in of vertrek uit een haven, alsmede voor het aan boord nemen of ontschepen van loodsen.

(b) De ladder moet zo worden opgehangen, dat elke trede stevig tegen de romp van het schip rust en de loods veilig en gemakkelijk het schip kan betreden na niet minder dan 1½ meter (of 5 voet) en niet meer dan 9 meter (of 30 voet) te hebben geklommen. De ladder moet uit één stuk bestaan, lang genoeg om onder alle normale belastingstoestanden van het schip tot aan het wateroppervlak te reiken. Wanneer de afstand van het wateroppervlak tot aan de toegang tot het schip meer dan 9 meter (of 30 voet) bedraagt, moet het overstappen van de loodsladder op het schip kunnen geschieden via een valreep of een ander, even veilig en gemakkelijk, middel.

(c) De treden van de ladder mogen niet minder dan 48 cm (of 19 inches) lang, 11,25 cm (of 4½ inches) breed en 2,5 cm (of 1 inch) dik zijn. Zij moeten zo zijn samengevoegd dat een ladder van voldoende sterkte is gevormd, waarvan de treden de horizontale stand behouden met tussenruimten van niet minder dan 30,5 cm (of 12 inches) of niet meer dan 38 cm (of 15 inches).

(d) Een stevig bevestigde handleider en een lijflijn moeten klaar liggen om direct te kunnen worden gebruikt wanneer hierom wordt gevraagd.

(e) Er moet voor worden gezorgd dat:

(i) het optuigen van de ladder en het aan boord nemen en ontschepen van de loods geschieden onder toezicht van een verantwoordelijke officier van het schip;

(ii) voorzien is in houvasten om de loods te helpen veilig en gemakkelijk van het bovenind van de ladder aan boord van het schip of op het dek te komen.

(f) Indien nodig moeten spreilatten worden aangebracht met zodanige tussenruimten dat er in de ladder geen slag kan komen.

(g) Des nachts moet een buitenboord schijnend licht beschikbaar zijn en gebruikt worden en het dek moet ter plaatse waar de loods aan boord komt voldoende verlicht zijn.

(h) Schepen voorzien van een berghout of andere schepen, welker bouw het niet mogelijk maakt volledig te voldoen aan het voorschrift dat de ladder zo hangt, dat elke trede stevig tegen de romp van het schip rust, moeten zoveel als doenlijk is aan dit Voorschrift tegemoet komen.

HOOFDSTUK VI — VERVOER VAN GRAAN

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

Dit Hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op het vervoer van graan met alle schepen waarop de Voorschriften van dit Verdrag van toepassing zijn.

Voorschrift 2

Omschrijving

De uitdrukking „graan” omvat tarwe, maïs, haver, rogge, gerst, rijst, peulvruchten en zaden.

Voorschrift 3

Trimmen

Wanneer een schip met graan wordt beladen, moeten alle nodige en redelijke voorzorgen worden genomen om het overgaan van het graan te voorkomen. Indien enig ruim of enige afdeling geheel met gestort graan wordt gevuld, moet het graan zo getrimd worden dat alle ruimten tussen de dekbalken, in de zijden en voor en achter worden gevuld.

Voorschrift 4

Belading van volle ruimen en afdelingen

Indien enig ruim of enige afdeling geheel gevuld is met gestort graan, moet dat ruim of die afdeling, onder voorbehoud van de bepalingen van Voorschrift 6 van dit Hoofdstuk, verdeeld zijn hetzij door een langsschot of gevelingen in lijn met, of niet meer dan 5 percent van de breedte van het schip, gemeten op buitenkant spanten, uit hart schip, dan wel door langsschotten of gevelingen buiten hart schip mits de onderlinge afstand 60 percent van genoemde breedte van het schip niet te boven gaat en dat in het laatste geval trimluikjes van voldoende grootte in de zijden van het schip zijn aangebracht op een onderlinge afstand in langsscheepse richting van niet meer dan 7,62 meter (of 25 voet), van welke de uiterste trimluikjes niet verder dan 3,66 meter (of 12 voet) van de dwarschotten zijn verwijderd. In ieder geval moeten de langsschotten of gevelingen zorgvuldig geconstrueerd en graandicht uitgevoerd zijn met behoorlijke opvullingen tussen de dekbalken. Deze langsschotten of gevelingen moeten in ruimen van de onderkant van het dek tot een afstand van ten minste een derde van de hoogte van het ruim of 2,44 meter (of 8 voet), welke van deze afstanden de grootste is, naar beneden reiken. In afdelingen van tussendekken en bovenbouwen moeten zij van dek tot dek reiken. In alle gevallen moeten

de langsschotten of gevelingen reiken tot de bovenkant van de feeders van het ruim of de afdeling, waarin zij zijn geplaatst.

Indien voor schepen beladen met gestort graan, anders dan lijnzaad, voldaan wordt aan de voorwaarde dat gedurende de gehele reis een metacenterhoogte (na correctie voor de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in tanks) van niet minder dan 0,31 meter (of 12 inches) in het geval van één- of tweedekschepen en niet minder dan 0,36 meter (of 14 inches) in het geval van andere schepen, wordt gehandhaafd, behoeven langsschotten of gevelingen niet te worden aangebracht:

(a) onder en tot op een afstand van 2,13 meter (of 7 voet) van een feeder, maar alleen in het bereik van een luikhoofd, indien die feeder of alle feeders, die met elkaar een afdeling voeden, niet minder dan 5 percent van de hoeveelheid graan geladen in het compartiment dat gevoed wordt, bevat of gezamenlijk bevatten;

(b) in feeders die aan de voorwaarden van paragraaf (a) van dit Voorschrift voldoen en die zodanige afmetingen hebben dat het vrije graanoppervlak gedurende de gehele reis binnen de feeders zal blijven nadat rekening is gehouden met een inklinking van het graan tot 2 percent van het volume van het compartiment dat gevoed wordt en overgaan van het vrije graanoppervlak tot een hoek van 12 graden met het horizontale vlak; in dit geval moeten de mogelijke invloeden van bovengenoemd overgaan van de vrije graanoppervlakken binnen de feeders in rekening worden gebracht bij de berekening van de hierboven genoemde metacenterhoogte;

(c) ter plaatse van een luikhoofd waaronder het gestorte graan in de vorm van een schotel is getremd tot vlak tegen het dek rondom het luikhoofd en waarop graan in zakken of andere geschikte lading in zakken is geplaatst tot een hoogte die in het centrale punt van de schotel niet minder dan 1,83 meter (of 6 voet) boven de bovenzijde van het gestorte graan reikt (gemeten beneden de deklijn); het graan in zakken of andere geschikte lading in zakken moet het luikhoofd en de schoten daaronder vullen en moet stijf tegen het dek, de langsschotten, de luikschilden en de vier zijden van het luikhoofd zijn gestuwd.

Voorschrift 5

Belading van gedeeltelijk gevulde ruimen en afdelingen

Indien, onder voorbehoud van de bepalingen van Voorschrift 6 van dit Hoofdstuk, enig ruim of enige afdeling gedeeltelijk gevuld is met gestort graan:

(a) moet dat ruim of die afdeling verdeeld zijn door een langsschot of geveling in lijn met, of niet meer dan 5 percent van de breedte van het schip gemeten op buitenkant spanten, uit hart schip of door langsschotten of gevelingen buiten hart schip mits de onder-

linge afstand 60 percent van genoemde breedte van het schip niet te boven gaat. In ieder geval moeten de langsschotten of gevelingen zorgvuldig geconstrueerd zijn en van de bodem van het ruim of van het dek, zoals het geval zich voordoet, tot een hoogte van niet minder dan 0,61 meter (of 2 voet) boven de oppervlakte van het gestorte graan reiken.

Echter behoeven behalve in het geval van ruimen die gedeeltelijk met gestort lijnzaad zijn beladen, langsschotten of gevelingen in het bereik van een luikhoofd niet te worden aangebracht indien gedurende de gehele reis een metacenterhoogte (na correctie van de invloeden van vrije vloeistofoppervlakken in tanks) wordt gehandhaafd van niet minder dan 0,31 meter (of 12 inches) in het geval van een één- of tweedekschip en niet minder dan 0,36 meter (of 14 inches) in het geval van een ander schip;

(b) moet het gestorte graan vlak getremd zijn en daarop graan in zakken of andere geschikte lading, zeevast gestuwd zijn tot een hoogte van niet minder dan 1,22 meter (of 4 voet) boven de bovenzijde van het gestorte graan in ruimten, die door een langsschot of gevelingen gescheiden zijn en niet minder dan 1,52 meter (of 5 voet) in ruimten die niet op zulk een wijze zijn onderverdeeld. Het graan in zakken of de andere geschikte lading moet zijn geplaatst op een deugdelijke vloer, die over de gehele oppervlakte van het gestorte graan is gelegd; een zodanige vloer moet bestaan uit dragers met een onderlinge afstand van niet meer dan 1,22 meter (of 4 voet) en planken van 25 millimeter (of 1 inch) dik die daarop zijn gelegd en niet meer dan 0,10 meter (of 4 inches) uiteen liggen of uit zware presenningen, die elkaar ruim overlappen.

Voorschrift 6

Uitzonderingen op de eisen betreffende langsschotten

Het plaatsen van langsschotten of gevelingen in overeenstemming met de bepalingen in de Voorschriften 4 en 5 van dit Hoofdstuk is niet vereist in de volgende gevallen:

(a) in een onderruim (deze uitdrukking omvat ook het onderste deel van het ruim van een ééndekship) indien de hoeveelheid gestort graan daarin één derde van de laadcapaciteit van het ruim, of, indien een zodanig onderruim door een astunnel is verdeeld, de helft van de laadcapaciteit van dat onderruim, niet te boven gaat;

(b) in elke ruimte op een tussendeck of in een bovenbouw mits de zijden daarvan zeevast zijn volgestuwd met graan in zakken of andere geschikte lading over een breedte aan iedere zijde van niet minder dan 20 percent van de breedte van het schip daar ter plaatse en

(c) in die gedeelten van ruimten waarvan de maximum breedte onderdeks de helft van de breedte van het schip op buitenkant spannen niet te boven gaat.

Voorschrift 7

Feeders

(a) (i) Elk ruim dat of elke afdeling die geheel met gestort graan is gevuld, moet behalve in gevallen als in paragraaf (c) van Voorschrift 4 en in Voorschrift 8 en 12 van dit Hoofdstuk is voorzien, gevoed worden door feeders, die op een geschikte wijze geplaatst en deugdelijk geconstrueerd zijn, zodanig dat een vrije toevloed van graan van de feeder naar alle delen van dat ruim of die afdeling verzekerd is.

(ii) Elke feeder mag niet minder dan 2 percent van de hoeveelheid graan bevatten van dat gedeelte van het ruim of van de afdeling dat die feeder voedt behalve in het geval als in paragraaf (a) van Voorschrift 4 van dit Hoofdstuk is voorzien.

(b) Wanneer gestort graan wordt vervoerd in dieptanks, die in de eerste plaats zijn geconstrueerd voor het vervoer van vloeistoffen en op welke het bepaalde in paragraaf (c) van Voorschrift 6 van dit Hoofdstuk van toepassing is, of die door één of meer vaste stalen graandichte langsschotten zijn verdeeld, kunnen feeders op die tanks worden weggelaten indien de tanks en de tankluikhoofden geheel zijn gevuld en de tankdeksels zijn gesloten en vastgezet.

Voorschrift 8

Samenlading

Voor het toepassen van de Voorschriften 4 en 7 van dit Hoofdstuk mogen onderruimen en tussendekruimten onmiddellijk daarboven onder de volgende voorwaarden als één afdeling worden beladen:

(a) langsschotten of gevelingen moeten in een schip met twee dekken in het tussendek van dek tot dek geplaatst zijn; in alle andere gevallen moeten de langsschotten of gevelingen geplaatst zijn langs het bovenste derde deel van de totale hoogte van de gezamenlijke ruimte;

(b) teneinde een doelmatig toevloeien van graan te verzekeren moeten alle ruimten voldoen aan de eisen van Voorschrift 9 van dit Hoofdstuk en moeten in de zijden van het dek onmiddellijk onder het bovenste dek voorzover nodig voor en achter de luikhoofden openingen zijn aangebracht om te bereiken dat in combinatie met de luikhoofden de grootste toevloei-afstand gemeten in langsscheepse richting niet meer dan 2,44 meter (of 8 voet) bedraagt.

Voorschrift 9*Vlaktremmen en het beladen met graan in zakken van
vóór- en achterzijde van laadruimten*

Wanneer, langsscheeps gemeten, de afstand van enig deel van een ruim of afdeling tot de dichtstbijzijnde feeder 7,62 meter (of 25 voet) te boven gaat moet het gestorte graan in ruimten verder dan 7,62 meter (of 25 voet) verwijderd van de dichtstbijzijnde feeder vlak getremd worden op een afstand van ten minste 1,83 meter (of 6 voet) onder het dek en moeten deze ruimten verder worden gevuld met graan in zakken op een deugdelijke vloer, zoals deze is voorgeschreven in paragraaf (b) van Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk.

Voorschrift 10*Gestort graan in tussendekken en in bovenbouwen*

Gestort graan mag niet vervoerd worden als deklading in het tussendek van een tweedekschip of in het bovenste tussendek van een schip met meer dan twee dekken tenzij aan de volgende voorwaarden is voldaan:

(a) het gestorte graan of andere lading moet zodanig zijn gestuwd dat een zo groot mogelijke stabiliteit is verzekerd; in alle gevallen moet hetzij een metacenterhoogte (na correctie van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in tanks) van niet minder dan 0,31 meter (of 12 inches) voor één- of tweedekschepen en 0,36 meter (of 14 inches) voor andere schepen gedurende de gehele reis worden gehandhaafd dan wel, in de plaats daarvan, moet de totale hoeveelheid gestort graan of andere lading aan dek, in het tussendek van een tweedekschip of in het bovenste tussendek van een schip met meer dan twee dekken, niet meer bedragen dan 28 percent van het gewicht van de gezamenlijke lading beneden dat tussendek, indien de kapitein zeker weet dat het schip gedurende de gehele reis voldoende stabiliteit zal hebben; de bovenstaande beperking van 28 percent is niet van toepassing wanneer het aan dek of in het bovenste tussendek geladen graan bestaat uit haver, gerst of katoenzaad;

(b) de dekoppervlakte van enig deel van de ruimten in dit Voorschrift genoemd, die gestort graan bevatten en dat slechts gedeeltelijk is gevuld mag 93 vierkante meter (of 1000 vierkante voet) niet te boven gaan en

(c) alle ruimten in dit Voorschrift genoemd, waarin gestort graan is geladen, moeten onderverdeeld zijn door dwarsschotten op onderlinge afstanden van niet meer dan 30,50 meter (of 100 voet); wanneer deze afstand wordt overschreden moet de ruimte buiten de toegestane grens geheel met graan in zakken of andere geschikte lading worden gevuld.

Voorschrift 11*Beperking van het aantal gedeeltelijk gevulde ruimen en afdelingen*

Behalve in het geval van schepen, waarvan gedurende de gehele reis een metacenterhoogte (na correctie van de invloed van vrije vloeistofoppervlakken in tanks) wordt gehandhaafd van niet minder dan 0,31 meter (of 12 inches) voor één- of tweedekschepen en niet minder dan 0,36 meter (of 14 inches) voor andere schepen, mogen niet meer dan twee ruimen of afdelingen gedeeltelijk met gestort graan worden gevuld, met dien verstande dat andere ruimen of afdelingen gedeeltelijk met gestort graan gevuld mogen zijn indien zij bovendien tot aan het dek met graan in zakken of andere geschikte lading zijn gevuld. Voor de toepassing van dit Voorschrift:

(a) moeten boventussendekken als afzonderlijke afdelingen en afzonderlijk van enig daaronder gelegen ruim worden beschouwd;

(b) moeten feeders en de gedeeltelijk gevulde ruimten bedoeld in paragraaf (b) van Voorschrift 10 van dit Hoofdstuk niet als afdelingen worden beschouwd en

(c) moeten ruimen en afdelingen, die voorzien zijn van één of meer graandichte langsscheepse scheidingen, als één ruim of één afdeling worden beschouwd.

Voorschrift 12*Belading van bijzondere schepen*

(a) Niettegenstaande het bepaalde in de Voorschriften 4 tot 11 van dit Hoofdstuk, mag gestort graan zonder dat met de daarin omschreven eisen rekening wordt gehouden, worden vervoerd in schepen, die zijn geconstrueerd met twee of meer verticale of hellende langsscheepse graandichte schotten, die doelmatig zijn aangebracht om het gevolg van enig dwarsscheeps overgaan van graan te beperken, onder de volgende voorwaarden:

(i) zoveel mogelijk ruimen en afdelingen moeten geheel gevuld en getremd zijn;

(ii) bij geen enkele voorgenomen beladingstoestand zal het schip op enig tijdstip van de reis een grotere slagzij dan 5 graden mogen aannemen, wanneer:

(1) in ruimen of afdelingen welke vol getremd zijn het graan 2 volumepercenten inklinkt en onder alle begrenzingen van deze ruimen en afdelingen, die een helling hebben van minder dan 30 graden met het horizontale vlak, overgaat tot een hoek van 12 graden met het oorspronkelijke graanoppervlak en

(2) in gedeeltelijk gevulde ruimen of afdelingen vrije graanoppervlakken inklinken en overgaan, als in sub-paragraaf (ii) (1) van deze paragraaf of tot een zodanig grotere hoek als door de Administratie of door een Verdragsluitende Regering namens de Administratie nodig wordt geacht en graanoppervlakken, indien deze zijn gestuwd in overeenstemming met Voorschrift 5 van dit Hoofdstuk, overgaan tot een hoek van 8 graden met de oorspronkelijke vlak getremde oppervlakken.

Bij het toepassen van sub-paragraaf (ii) van deze paragraaf zullen gevelingschotten, indien deze zijn geplaatst, geacht worden het dwars-scheepse overgaan van het graanoppervlak te beperken;

(iii) de kapitein voorzien is van een graanladingplan waarin de in acht te nemen stuwagevoorzieningen zijn opgenomen en van een boekje met stabiliteitsgegevens, beide goedgekeurd door de Administratie of door een Verdragsluitende Regering namens de Administratie, en waarin de stabiliteitsvoorwaarden, waarop de berekeningen gegeven in sub-paragraaf (ii) van deze paragraaf berusten, zijn vermeld.

(b) De Administratie, of een Verdragsluitende Regering namens de Administratie, zal voorschrijven welke voorzorgen tegen overgaan dienen te worden genomen in alle andere beladingstoestanden van schepen die in overeenstemming met paragraaf (a) van dit Voorschrift zijn ontworpen en voldoen aan de voorwaarden van de sub-paragrafen (ii) en (iii) van die paragraaf.

(c) De Administratie, of een Verdragsluitende Regering namens de Administratie, zal de voorzorgsmaatregelen voorschrijven, die tegen overgaan dienen te worden genomen in een schip van enig ander ontwerp, dat voldoet aan de voorwaarden van de sub-paragrafen (ii) en (iii) van paragraaf (a) van dit Voorschrift.

Voorschrift 13

Waterballasttanks

Dubbele bodemtanks, die worden gebruikt om aan een stabiliteitsvoorwaarde te voldoen in schepen, die gestort graan laden, moeten een afdoende waterdichte langsscheepse onderverdeling hebben, behalve wanneer de breedte van de tank, te halver lengte gemeten, 60 percent van de breedte van het schip op buitenkant spanten niet te boven gaat.

Voorschrift 14

Graan in zakken

Graan in zakken moet worden vervoerd in deugdelijke zakken, die goed gevuld en stevig gesloten zijn.

Voorschrift 15

Graanladingplannen

(a) Een door de Administratie, of door een Verdragsluitende Regering namens de Administratie, voor een schip goedgekeurd graanladingplan moet door andere Verdragsluitende Regeringen worden aanvaard als bewijs dat het schip, indien geladen in overeenstemming met zulk een plan, aan de voorwaarden van dit Hoofdstuk of aan gelijkwaardige voorzieningen als aanvaard onder Voorschrift 5 van Hoofdstuk I, voldoet.

(b) Zulk een plan zal worden goedgekeurd nadat rekening is gehouden met de voorschriften van dit Hoofdstuk, de uiteenlopende beladingstoestanden bij vertrek en aankomst en de stabiliteit van het schip. Het moet de voornaamste kenmerken van de aanwezige voorzieningen tot het voorkomen van overgaan van lading aangeven.

(c) Zulk een plan moet in één of meer talen, waarvan één een der Vertragstalen moet zijn, van toelichtende aantekeningen zijn voorzien.

(d) Een afschrift van zulk een plan moet aan de kapitein van het schip zijn uitgereikt, die het, wanneer dit wordt gevorderd, aan de bevoegde autoriteit van de haven waarin de belading plaatsvindt, voor inspectie moet tonen.

(e) In afwachting van het van kracht worden van internationale voorschriften betreffende de sterkte van graanvoorzieningen en het aanbrengen van bijvulopeningen in coamingen van luikhoofden moet een schip, dat niet een door de Administratie, of door een Verdragsluitende Regering namens de Administratie, goedgekeurd graanladingplan kan tonen, laden in overeenstemming met bepalingen, die door de Administratie van het land, waarin de haven van lading is gelegen, ter aanvulling van de voorschriften van dit Hoofdstuk zijn uitgevaardigd.

Voorschrift 16

Uitzondering voor bepaalde reizen

De Administratie, of een Verdragsluitende Regering namens de Administratie, mag, indien zij van oordeel is dat de beschutte aard van en de omstandigheden waaronder de reis wordt gemaakt, de toepassing van een of andere bepaling, vervat in de Voorschriften 3 tot 15 van dit Hoofdstuk onredelijk of onnodig maakt, bepaalde schepen of klassen van schepen, van de naleving daarvan vrijstellen.

HOOFDSTUK VII — VERVOER VAN GEVAARLIJKE GOEDEREN

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

(a) Dit Hoofdstuk is, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, van toepassing op het vervoer van gevaarlijke goederen, met alle schepen, waarop de voorschriften van dit Verdrag van toepassing zijn.

(b) De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn niet van toepassing op de voorraden en de uitrusting van een schip of op bijzondere ladingen, die vervoerd worden met schepen, die speciaal voor dat doel zijn gebouwd of verbouwd, zoals tankschepen.

(c) Het vervoer van gevaarlijke goederen is verboden tenzij dit geschiedt in overeenstemming met de voorschriften van dit Hoofdstuk.

(d) Iedere Verdragsluitende Regering moet ter aanvulling van de voorschriften van dit Hoofdstuk aangaande de verpakking en de stuwage van met name genoemde gevaarlijke goederen of categorieën van gevaarlijke goederen gedetailleerde instructies uitgeven of doen uitgeven, die mede alle voorzorgen, welke in acht moeten worden genomen met betrekking tot plaatsing nabij andere goederen, moeten bevatten.

Voorschrift 2

Classificatie

Gevaarlijke goederen worden in de volgende klassen verdeeld:

- Klasse 1 — Ontploffbare stoffen.
- Klasse 2 — Gassen: samengeperste, vloeibare of onder druk opgeloste.
- Klasse 3 — Ontvlambare vloeistoffen.
- Klasse 4 (a) — Ontvlambare vaste stoffen.
- Klasse 4 (b) — Ontvlambare vaste stoffen, of stoffen die in korte tijd tot zelfontbranding kunnen overgaan.
- Klasse 4 (c) — Ontvlambare vaste stoffen, of stoffen, die in aanraking met water ontvlambare gassen afgeven.
- Klasse 5 (a) — Oxyderende stoffen.
- Klasse 5 (b) — Organische peroxyden.
- Klasse 6 (a) — Vergiftige stoffen.
- Klasse 6 (b) — Besmettelijke stoffen.
- Klasse 7 — Radioactieve stoffen.
- Klasse 8 — Bijtende stoffen.
- Klasse 9 — Verschillende gevaarlijke stoffen, dat wil zeggen elke andere stof, die volgens ondervinding blijkt of zal blijken van een zodanig gevaarlijke aard te zijn, dat de bepalingen van dit Hoofdstuk daarop behoren te worden toegepast.

Voorschrift 3

Verpakking

(a) De verpakking van gevaarlijke goederen moet: (i) goed zijn uitgevoerd en zich in een deugdelijke toestand bevinden; (ii) van zodanige samenstelling zijn dat elk binnenoppervlak, waarmede de inhoud in aanraking kan komen, niet op een gevaarlijke wijze wordt aangetast door de stof die wordt vervoerd en (iii) in staat zijn de normale risico's van behandeling en vervoer over zee te weerstaan.

(b) Waar het gewoonte is bij de verpakking van vloeistoffen in vaten absorberend en stootwerend materiaal te gebruiken, moet dat materiaal: (i) in staat zijn de gevaren, waartoe de vloeistof aanleiding kan geven, tot een minimum te beperken; (ii) zo zijn aangebracht dat beweging wordt voorkomen en de zekerheid bestaat dat het vat geheel omringd blijft en (iii) waar redelijkerwijs mogelijk van voldoende hoeveelheid zijn om de vloeistof te absorberen in het geval het vat breekt.

(c) Vaten die gevaarlijke vloeistoffen bevatten, moeten bij de vultemperatuur een zodanig voldoende vrije ruimte hebben, dat de hoogste temperatuur, die in de loop van normaal vervoer kan optreden, kan worden ondergaan.

(d) Gasflessen of andere vaten, die gassen onder druk bevatten, moeten doelmatig zijn geconstrueerd, beproefd en onderhouden en op de juiste wijze zijn gevuld.

(e) Lege colli die reeds eerder zijn gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke goederen, moeten zelf als gevaarlijke goederen worden behandeld, tenzij zij zijn gereinigd en gedroogd of, indien de aard van de vroegere inhoud dit met het oog op de veiligheid toelaat, goed en stevig zijn gesloten.

Voorschrift 4

Merken en Etiketten

Elk collo dat gevaarlijke goederen bevat, moet zijn gemerkt met de juiste technische benaming (handelsnamen mogen niet worden gebezigd) en voorzien zijn van een in het oog springend aangehecht of opgedrukt etiket, zodat de gevaarlijke aard duidelijk opvalt.

Elk collo moet afzonderlijk worden geëtiketteerd behalve colli, die geringe hoeveelheden verpakte chemicaliën bevatten en grote partijen, die als een eenheid kunnen worden gestuwd, behandeld en onderscheiden.

Voorschrift 5

Bescheiden

(a) In alle bescheiden die verband houden met het vervoer van gevaarlijke goederen over zee, waarin de goederen bij name worden

genoemd, moet de juiste technische benaming worden gebezigd (handelsnamen mogen niet worden gebruikt) en de juiste omschrijving, in overeenstemming met de in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk vermelde classificatie, worden gegeven.

(b) De door de verscheper opgemaakte scheepspapieren moeten inhouden, of vergezeld zijn van een certificaat of verklaring, dat de voor verscheeping aangeboden partij deugdelijk is verpakt, gemerkt en geëtiketteerd en zich in een deugdelijke toestand voor vervoer bevindt.

(c) Elk schip dat gevaarlijke goederen vervoert, moet een speciale lijst of manifest aan boord hebben waarin, in overeenstemming met Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk, de gevaarlijke goederen aan boord en de plaats waar deze zich bevinden, worden omschreven. In plaats van zulk een speciale lijst of manifest kan een gedetailleerd stuwplan, waarin naar klasse en plaats van stuwing alle aan boord aanwezige gevaarlijke goederen zijn aangegeven, worden gebezigd.

Voorschrift 6

Tijdelijke afwijkingen van de Voorschriften 4 en 5

Verdragsluitende Regeringen die voor land- en zeevervoer van gevaarlijke goederen een, geheel gelijklopend, systeem van bepalingen hebben en daardoor niet onmiddellijk de bepalingen van de Voorschriften 4 en 5 van dit Hoofdstuk van toepassing kunnen doen zijn, kunnen afwijkingen van de bepalingen van die Voorschriften toestaan gedurende een periode, die de tijd van twaalf maanden na de datum van het van kracht worden van het Verdrag niet overschrijdt, onder voorwaarde dat gevaarlijke goederen als geklassificeerd in Voorschrift 2 van dit Hoofdstuk op dezelfde wijze in de scheepspapieren geklassificeerd en overeenkomstig geëtiketteerd zijn.

Voorschrift 7

Stuwagevoorwaarden

(a) Gevaarlijke goederen moeten veilig en op doelmatige wijze in overeenstemming met de eigenschappen van de goederen worden gestuwd. Goederen, die elkaar niet verdragen, moeten van elkaar zijn gescheiden.

(b) Ontploffbare stoffen (met uitzondering van munitie) die een ernstig gevaar kunnen opleveren, moeten worden gestuwd in een magazijn, dat buitengaats veilig gesloten en op slot zal worden gehouden. Zodanige ontploffbare stoffen moeten gescheiden zijn van ontstekingsmiddelen. Elektrische toestellen en kabels moeten in elke ruimte, waarin ontploffbare stoffen worden vervoerd, zodanig zijn ontworpen en worden gebruikt, dat het gevaar van brand of ontploffing tot een minimum is beperkt.

(c) Goederen, die gevaarlijke dampen afgeven, moeten in een goed geventileerde ruimte of aan dek worden gestuwd.

(d) Aan boord van schepen, die ontvlambare vloeistoffen of gasen vervoeren, moeten waar nodig bijzondere voorzorgen tegen brand of ontploffing worden genomen.

(e) Stoffen, die aan spontane verhitting of ontbranding onderhevig zijn, mogen niet worden vervoerd, tenzij doeltreffende voorzorgen tegen het uitbreken van brand zijn genomen.

Voorschrift 8

Ontplobbare stoffen aan boord van passagiersschepen

(a) Aan boord van passagiersschepen mogen slechts de volgende ontplobbare stoffen worden vervoerd:

- (i) veiligheidspatronen en ontstekingsmiddelen;
- (ii) kleine hoeveelheden ontplobbare stoffen, die een totaal aan netto gewicht van 9 kg (of 20 Engelse ponden) niet te boven gaan;
- (iii) noodsignalen voor gebruik aan boord van schepen of vliegtuigen, indien het totale gewicht van deze signalen 1016 kg (of 2240 Engelse ponden) niet te boven gaat;
- (iv) behoudens aan boord van schepen, die dekpassagiers vervoeren, vuurwerk, waarvan niet verwacht wordt dat het met grote hevigheid ontploft.

(b) In weerwil van de bepalingen van paragraaf (a) van dit Voor-schrift mogen aan boord van passagiersschepen grotere hoeveelheden of verschillende typen van ontplobbare stoffen worden vervoerd, indien er speciale door de Administratie goedgekeurde veiligheids-maatregelen zijn getroffen.

HOOFDSTUK VIII — REACTORSCHEPEN

Voorschrift 1

Toepasselijkheid

Dit hoofdstuk is van toepassing op alle reactorschepen, met uitzondering van oorlogsschepen.

Voorschrift 2

Toepasselijkheid van de andere Hoofdstukken

Voorzover niet door dit Hoofdstuk gewijzigd, zijn de voorschriften vervat in de andere Hoofdstukken van dit Verdrag van toepassing op reactorschepen.

Voorschrift 3

Vrijstellingen

Een reactorschip kan in geen enkel geval vrijgesteld worden van het voldoen aan enig Voorschrift van dit Verdrag.

Voorschrift 4

Goedkeuring van de reactorinstallatie

Het ontwerp, de constructie en de normen voor de inspectie en de montage van de reactorinstallatie moeten ten genoegen zijn van en goedgekeurd zijn door de Administratie. Daarbij moet rekening worden gehouden met de beperkingen, die de aanwezigheid van straling de onderzoeken opleggen.

Voorschrift 5

Geschiktheid van de reactorinstallatie voor gebruik aan boord van een schip

De reactorinstallatie moet zijn ontworpen onder inachtneming van de bijzondere bedrijfsomstandigheden aan boord van een schip, zowel onder normale als onder buitengewone omstandigheden van de vaart.

Voorschrift 6

Beveiliging tegen straling

De Administratie moet maatregelen nemen, welke waarborgen dat geen buitensporige straling of enig ander risico van nucleaire oorsprong, zowel op zee als in een haven, aanwezig is voor de bemanning, de passagiers, het publiek en voor de waterwegen, voedsel en watervoorzieningen.

Voorschrift 7*Veiligheidsdossier*

(a) Er moet een veiligheidsdossier worden aangelegd, teneinde de mate van veiligheid van de kernenergie-installatie en van het schip te kunnen beoordelen om te waarborgen, dat geen buitensporige straling noch enig ander risico, zowel op zee als in een haven aanwezig is voor de bemanning, de passagiers, het publiek en voor de waterwegen, voedsel en watervoorzieningen. Wanneer zodanig veiligheidsdossier; dat voortdurend moet worden bijgehouden, ten genoegen van de Administratie is, keurt zij dit goed.

(b) Het veiligheidsdossier moet tijdig te voren ter beschikking gesteld worden van de Verdragsluitende Regeringen van de landen, die een reactorschip voornemens is te bezoeken, opdat deze de mate van veiligheid van het schip kunnen beoordelen.

Voorschrift 8*Handleiding voor het bedrijf*

Er moet een volledig gedetailleerde handleiding voor het bedrijf worden samengesteld ter voorlichting van en als leidraad voor het bedienende personeel inzake hun plichten met betrekking tot al hetgeen verband houdt met de behandeling van de kernenergie-installatie en van bijzonder belang is voor de veiligheid.

Wanneer deze handleiding ten genoegen van de Administratie is, keurt zij deze goed; één exemplaar moet aan boord van het schip worden gehouden. De handleiding voor het bedrijf moet voortdurend worden bijgehouden.

Voorschrift 9*Onderzoeken*

Het onderzoek van reactorschepen moet voldoen aan de van toepassing zijnde bepalingen van Voorschrift 7 van Hoofdstuk I, of van de Voorschriften 8, 9 en 10 van Hoofdstuk I, behalve wanneer zodanig onderzoek beperkt moet worden door de aanwezigheid van straling. Daarenboven moeten de onderzoeken zich uitstrekken over alle speciale eisen, voorkomende in het veiligheidsdossier. De onderzoeken moeten in elk geval, niettegenstaande de bepalingen van de Voorschriften 8 en 10 van Hoofdstuk I, tenminste eenmaal per jaar worden gehouden.

Voorschrift 10

Certificaten

(a) De bepalingen van paragraaf (a) van Voorschrift 12 van Hoofdstuk I en van Voorschrift 14 van Hoofdstuk I zijn niet van toepassing op reactorschepen.

(b) Een certificaat, genaamd „Veiligheidscertificaat voor Reactor-Passagiersschepen” dient te worden afgegeven na inspectie en onderzoek van een reactor-passagiersschip dat voldoet aan de eisen, gesteld in de Hoofdstukken II, III, IV en VIII, en aan alle andere van toepassing zijnde eisen van deze Voorschriften.

(c) Een certificaat, genaamd „Veiligheidscertificaat voor Reactor-Vrachtschepen” dient te worden afgegeven na inspectie en onderzoek van een reactor-vrachtschip dat bij „survey” voldoet aan de eisen voor vrachtschepen, gesteld in Voorschrift 10 van Hoofdstuk I, en dat tevens voldoet aan de eisen, gesteld in de Hoofdstukken II, III, IV en VIII, en alle andere van toepassing zijnde eisen van deze Voorschriften.

(d) Veiligheidscertificaten voor reactor-passagiersschepen en veiligheidscertificaten voor reactor-vrachtschepen moeten vaststellen: „dat het schip, zijnde een reactorschip, voldoet aan alle eisen, gesteld in Hoofdstuk VIII van het Verdrag en in overeenstemming is met het vermeldde in het voor het schip goedgekeurde veiligheidsdossier”.

(e) Veiligheidscertificaten voor reactor-passagiersschepen en voor reactor-vrachtschepen mogen niet langer geldig zijn dan gedurende een periode van 12 maanden.

(f) Veiligheidscertificaten voor reactor-passagiersschepen en veiligheidscertificaten voor reactor-vrachtschepen moeten worden afgegeven door de Administratie of door enig persoon of enige organisatie, die daartoe behoorlijk door haar gemachtigd is. In elk geval neemt die Administratie de volle verantwoordelijkheid voor het certificaat op zich.

Voorschrift 11

Speciale controle

Behalve aan de controle, in Voorschrift 19 van Hoofdstuk I vastgesteld, moeten reactorschepen, voordat zij de havens van Verdrag-sluitende Regeringen binnenlopen en zolang zij in die havens verblijven, worden onderworpen aan een speciale controle, welke erop is gericht te verifiëren dat een geldig veiligheidscertificaat voor een reactorschip aan boord is en dat geen buitensporige straling of enig ander risico van nucleaire oorsprong, zowel op zee als in een haven aanwezig is voor de bemanning, de passagiers, het publiek en voor de waterwegen, voedsel en watervoorzieningen.

Voorschrift 12*Ongevallen*

Van elk ongeval, dat gevaar voor de omgeving zou kunnen opleveren, moet de kapitein van een reactorschip onmiddellijk de Administratie in kennis stellen. De kapitein moet tevens onmiddellijk de bevoegde regeringsinstantie van het land in welks wateren het schip zich bevindt, of welks wateren het in beschadigde toestand nadert, waarschuwen.

Bijlage

Model van een Veiligheidscertificaat voor Passagiersschepen
VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR PASSAGIERSSCHEPEN

(Officieel zegel)

(Land)

voor ^{een}
 een korte internationale reis.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

**INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
 MENSENLEVEN OP ZEE, 1960**

Naam van het schip	Onder-scheidings-nummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in register-tonnen	Eventuele bijzonderheden omtrent reizen, toegestaan krachtens Voor-schrift 27 (c) (vii) van Hoofdstuk III	Datum waarop de kiel werd gelegd (zie Noot hieronder)

De
 Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart
 (Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van het hierboven genoemde Verdrag behoorlijk is onderzocht.

II. Dat het onderzoek aantoonde, dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, gehecht aan genoemd Verdrag, met betrekking tot:

- (1) de constructie, hoofd- en hulpketels en andere drukvaten en de werktuigen;
- (2) de inrichting van en de bijzonderheden met betrekking tot de waterdichte indeling;
- (3) de volgende indelingslastlijnen:

Vastgestelde indelingslastlijnen, zoals deze op het scheepsboord midscheeps zijn aangebracht (Voor-schrift 11 van Hoofdstuk II)	Uitwatering	Toe te passen wanneer de passagiersruimten de volgende, beurtelings voor passagiers of goederen gebruikt wordende, afdelingen omvatten
C. 1		
C. 2		
C. 3		

III. Dat de reddingmiddelen voldoende zijn voor een totaal aantal van ten hoogste personen, te weten:

- reddingboten (daaronder begrepen motorreddingboten) plaats biedend aan personen, en motorreddingboten, voorzien van een radiotelegrafie-installatie en een zoeklicht (begrepen in het hierboven aangegeven totaal aantal reddingboten) en motorreddingboten alleen voorzien van een zoeklicht (eveneens begrepen in het hierboven aangegeven totaal aantal reddingboten), waarvoor gediplomeerde sloepsgasten vereist zijn;
- reddingvlotten waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen vereist zijn, plaats biedend aan personen; en
- reddingvlotten waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen niet vereist zijn, plaats biedend aan personen;
- drijvende toestellen, geschikt om personen drijvende te houden;
- reddingboeien;
- reddinggordels.

IV. Dat de reddingboten en de reddingvlotten waren uitgerust overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften.

V. Dat het schip, overeenkomstig de eisen gesteld in de Voorschriften, was voorzien van een lijnwerptoestel en van een draagbaar radiotoestel voor reddingmiddelen.

VI. Dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften met betrekking tot radiotelegrafie-installaties, te weten:

	Vereist krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren door de radiotelegrafist		
Aantal radiotelegrafisten		
Is een auto-alarminoestel aanwezig?		
Is een hoofdinstallatie aanwezig?		
Is een reserve-installatie aanwezig?		
Zijn de hoofd- en reserve zenders elektrisch gescheiden of gecombineerd?		
Is een radiatorichtingzoeker aanwezig?		
Aantal passagiers, waarvoor het certificaat geldig is		

VII. Dat de radiotelegrafie-installaties voor motorreddingboten en/of het draagbare radiotoestel voor reddingmiddelen, indien aanwezig, functioneerden overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften.

VIII. Dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften met betrekking tot brandontdekkings- en brandblusmiddelen en was uitgerust met navigatielichten en figuren, een loodsladder, en met middelen voor het geven van geluids- en noodseinen, overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften en in de Internationale Aanvaringsbepalingen.

IX. Dat het schip in elk ander opzicht voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, voorzover deze eisen erop van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast met het uitreiken van het certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toegevoegd:

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

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd, behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

In het geval van een verbouwd schip, als bedoeld in Voorschrift 1 (b) (i) van Hoofdstuk II van het Verdrag, moet de datum waarop de verbouwing werd aangevangen, worden vermeld.

*Model van een Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen***VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR
VRACHTSCHEPEN***(Officieel zegel)**(Land)*

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

**INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
MENSENLEVEN OP ZEE, 1960**

Naam van het schip	Onderscheidings- nummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen	Datum waarop de kiel werd gelegd (zie Noot hier- onder)

De

Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart*(Naam)* verklaar

Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de eisen, gesteld in Voor-
schrift 10 van Hoofdstuk I van het hierboven genoemde Verdrag,
behoorlijk is onderzocht en dat het onderzoek aantoonde, dat de
toestand van de romp, de werktuigen en toebehoren, zoals om-
schreven in het hiervoor genoemde Voorschrift, in alle opzichten
voldoende was en dat het schip voldeed aan de van toepassing zijnde
eisen van Hoofdstuk II (andere dan die met betrekking tot brand-
blusmiddelen en brandweerplannen).

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

*Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast
met het uitreiken van het certificaat.*

(Zegel)

*Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toe-
gevoegd:*

Ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde Regering be-
hoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd,
behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Inter-
nationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke
gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

Model van een Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen

UITRUSTINGSCERTIFICAAT VOOR VRACHTSCEPEN

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

**INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
MENSENLEVEN OP ZEE, 1960**

Naam van het schip	Onderscheidings- nummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen	Datum waarop de kiel werd gelegd (zie Noot hier- onder)

De

(Naam) Regering verklaart

Ik, ondergetekende

(Naam) verklaar

I. Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van het hierboven genoemde Verdrag behoorlijk is onderzocht.

II. Dat het onderzoek aantoonde, dat de reddingmiddelen voldoende zijn voor een totaal aantal van ten hoogste personen, te weten:

- reddingboten aan bakboordzijde, plaats biedend aan personen;
- reddingboten aan stuurboordzijde, plaats biedend aan personen;
- motorreddingboten (begrepen in het hierboven aangegeven totaal aantal reddingboten), waaronder motorreddingboten, voorzien van een radiotelegrafie-installatie en een zoeklicht, en motorreddingboten alleen voorzien van een zoeklicht;
- reddingvloten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen vereist zijn, plaats biedend aan personen; en
- reddingvloten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen niet vereist zijn, plaats biedend aan personen;
- reddingboeien;
- reddinggordels.

III. Dat de reddingboten en de reddingsvloten waren uitgerust overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften, gehecht aan het Verdrag.

IV. Dat het schip, overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften, was voorzien van een lijnwerptoestel en van een draagbaar radiotoestel voor reddingmiddelen.

V. Dat het onderzoek aantoonde, dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in genoemd Verdrag met betrekking tot brandblusmiddelen en brandweerplannen en was uitgerust met navigatielichten en figuren, een loodsladder, en met middelen voor het geven van geluids- en noodseinen, overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften en in de Internationale Aanvaringsbepalingen.

VI. Dat het schip in elk ander opzicht voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, voorzover deze eisen erop van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast met het uitreiken van het certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toegevoegd:

Ondertekende verklaart, dat hij door genoemde Regering beoorloord is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd, behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

*Model van een Radiotelefonie Veiligheidscertificaat
voor Vrachtschepen*

**RADIOTELEFONIE VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR
VRACHTSCHEPEN**

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

**INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
MENSENLEVEN OP ZEE, 1960**

Naam van het schip	Onderscheidings- nummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen	Datum waarop de kiel werd gelegd (zie Noot hier- onder)

De
Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart
(Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip, met betrekking tot de Radiotelefonie, voldoet aan de eisen, gesteld in de Voorschriften gehecht aan bovengenoemd Verdrag:

	Vereist krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren Aantal radiotelefonisten		

II. Dat het draagbare radiotoestel voor reddingmiddelen, indien aanwezig, functioneert overeenkomstig de eisen, gesteld in genoemde Voorschriften.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast met het uitreiken van het certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toegevoegd:

Ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde Regering be-
hoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd, behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

*Model van een Radiotelegrafie Veiligheidscertificaat
voor Vrachtschepen*

**RADIOTELEGRAFIE VEILIGHEIDSCERTIFICAAT
VOOR VRACHTSCHEPEN**

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

**INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
MENSENLEVEN OP ZEE, 1960**

Naam van het schip	Onderscheidings- nummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen	Datum waarop de kiel werd gelegd (zie Noot hier- onder)

De
Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart
(Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip, met betrekking tot de Radiotelegrafie, voldoet aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, gehecht aan bovengenoemd Verdrag:

	Vereist krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren door de radiotelegrafist		
Aantal radiotelegrafisten		
Is een auto-alarmtoestel aanwezig?		
Is een hoofdinstallatie aanwezig?		
Is een reserve-installatie aanwezig?		
Zijn de hoofd- en reserve zenders elektrisch geschei- den of gecombineerd?		
Is een radiorichtingzoeker aanwezig?		

II. Dat de radiotelegrafie-installaties voor motorreddingboten en/of het draagbare radiotoestel voor reddingmiddelen, indien aanwezig, functioneren overeenkomstig de eisen, gesteld in genoemde Voor-
schriften.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast met het uitreiken van dit certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toegevoegd:

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

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd, behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

Model van een Certificaat van Vrijstelling

CERTIFICAAT VAN VRIJSTELLING

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het
 INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
 MENSENLEVEN OP ZEE, 1960

Naam van het schip	Onderscheidings- nummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen

De
 Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart
 (Naam) verklaar

Dat bovenvermeld schip op grond van Voorschrift,
 Hoofdstuk van de Voorschriften, gehecht aan bovengenoemd
 Verdrag, is vrijgesteld van de eisen, vervat in: ¹⁾
 van het Verdrag voor de reizen van
 naar

Hier in te vullen de even-
 tuele voorwaarden waarop
 het certificaat van vrij-
 stelling is verleend.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast
 met het uitreiken van het certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toe-
 gevoegd:

Ondergetekende verklaart, dat hij door genoemde Regering be-
 hoorlijk is gemachtigd dit certificaat uit te reiken.

(Ondertekening)

¹⁾ Hier invullen de verwijzingen naar Hoofdstukken, Voorschriften en para-
 grafen.

Model van een Veiligheidscertificaat voor Reactor-Passagiersschepen
**VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR REACTOR-PASSAGIERS-
 SCHEPEN**

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het
**INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
 MENSENLEVEN OP ZEE, 1960**

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in register-tonnen	Eventuele bijzonderheden omtrent reizen, toegestaan krachtens Voor-schrift 27 (c) (vii) van Hoofdstuk III	Datum waar-de kiel werd gelegd (zie Noot hieronder)

De
 Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart
 (Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van het hierboven genoemde Verdrag behoorlijk is onderzocht.

II. Dat het schip, zijnde een reactorschip, voldeed aan alle eisen, gesteld in Hoofdstuk VIII van het Verdrag en in overeenstemming was met het vermelde in het voor het schip goedgekeurde Veiligheidsdossier.

III. Dat het onderzoek aantoonde, dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, gehecht aan genoemd Verdrag, met betrekking tot:

- (1) de constructie, de hoofd- en hulpketels en andere drukvaten en de werktuigen;
- (2) de inrichting van en de bijzonderheden met betrekking tot de waterdichte indeling;
- (3) de volgende indelingslastlijnen:

Vastgestelde indelingslastlijnen, zoals deze op het scheepsboord midscheeps zijn aangebracht (Voor-schrift 11 van Hoofdstuk II)	Uitwatering	Toe te passen wanneer de passagiersruimten de volgende, beurtelings voor passagiers of goederen gebruikt wordende, afdelingen omvatten
C. 1 C. 2 C. 3		

IV. Dat de reddingmiddelen voldoende zijn voor een totaal aantal van ten hoogste personen, te weten:

- reddingboten (daaronder begrepen motorreddingboten plaats biedend aan personen, en motorreddingboten, voorzien van een radiotelegrafie-installatie en een zoeklicht (begrepen in het hierboven aangegeven totaal aantal reddingboten) en motorreddingboten alleen voorzien van een zoeklicht (eveneens begrepen in het hierboven aangegeven totaal aantal reddingboten), waarvoor gediplomeerde sloepsgasten vereist zijn;
- reddingvlotten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen vereist zijn, plaats biedend aan personen; en
- reddingvlotten, waarvoor goedgekeurde middelen voor het te water brengen niet vereist zijn, plaats biedend aan personen;
- drijvende toestellen, geschikt om personen drijvende te houden;
- reddingboeien;
- reddinggordels.

V. Dat de reddingboten en de reddingvlotten waren uitgerust overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften.

VI. Dat het schip overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften, was voorzien van een lijnwerptoestel en van een draagbaar radiotoestel voor reddingmiddelen.

VII. Dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften met betrekking tot radiotelegrafie-installaties, te weten:

	Vereist krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren door de radiotelegrafist		
Aantal radiotelegrafisten		
Is een auto-alarmtoestel aanwezig?		
Is een hoofdinstallatie aanwezig?		
Is een reserve-installatie aanwezig?		
Zijn de hoofd- en reserve zenders elektrisch gescheiden of gecombineerd?		
Is een radiorichtingzoeker aanwezig?		
Aantal passagiers, waarvoor het certificaat geldig is		

VIII. Dat de radiotelegrafie-installaties voor motorreddingboten en/of het draagbare radiotoestel voor reddingmiddelen, indien aanwezig, functioneerden overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften.

IX. Dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften met betrekking tot brandontdekkings- en brandblusmiddelen en was uitgerust met navigatielichten en figuren, een loodsladder, en met middelen voor het geven van geluids- en noodseinen, overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften en in de Internationale Aanvaringsbepalingen.

X. Dat het schip in elk ander opzicht voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, voorzover deze eisen erop van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast met het uitreiken van het certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toegevoegd:

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

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd, behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

In het geval van een verbouwd schip, als bedoeld in Voorschrift 1 (b) (i) van Hoofdstuk II, moet de datum waarop de verbouwing werd aangevangen, worden vermeld.

*Model van een Veiligheidscertificaat voor Reactor-Vrachtschepen*VEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR REACTOR-
VRACHTSCHEPEN

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN
MENSENLEVEN OP ZEE, 1960

Naam van het schip	Onderscheidingsnummer of -letters	Haven van Registratie	Bruto-inhoud in registertonnen	Datum waarop de kiel werd gelegd (zie Noot hieronder)

De

Ik, ondergetekende

(Naam) Regering verklaart

(Naam) verklaart

I. Dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van het hierboven genoemde Verdrag behoorlijk is onderzocht.

II. Dat het schip, zijnde een reactorschip, voldeed aan alle eisen, gesteld in Hoofdstuk VIII van het Verdrag en in overeenstemming was met het vermelde in het voor het schip goedgekeurde Veiligheidsdossier.

III. Dat het onderzoek aantoonde, dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in Voorschrift 10 van Hoofdstuk I van het Verdrag, met betrekking tot de romp, de werktuigen en toebehoren, en voldeed aan de van toepassing zijnde eisen van Hoofdstuk II.

IV. Dat de reddingmiddelen voldoende zijn voor een totaal aantal van ten hoogste personen, te weten:

..... reddingboten aan bakboordzijde, plaats biedend aan personen;

..... reddingboten aan stuurboordzijde, plaats biedend aan personen;

..... motorreddingboten (begrepen in het hierboven aangegeven totaal aantal reddingboten), waaronder motorreddingboten voorzien van een radiotelegrafie-installatie en een zoeklicht, en motorreddingboten alleen voorzien van een zoeklicht;

- reddingsvloten, waarvoor goedgekeurde middelen
voor het te water brengen vereist zijn, plaats
biedend aan personen; en
- reddingsvloten, waarvoor goedgekeurde middelen
voor het te water brengen niet vereist zijn,
plaats biedend aan personen;
- reddingboeien;
- reddinggordels.

V. Dat de reddingboten en de reddingsvloten waren uitgerust overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften gehecht aan het Verdrag.

VI. Dat het schip overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften, was voorzien van een lijnwerptoestel en van een draagbaar radiotoestel voor reddingmiddelen.

VII. Dat het schip voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften met betrekking tot radiotelegrafie-installaties, te weten:

	Vereist krachtens Voorschrift	Feitelijke toestand
Luisteruren door de radiotelegrafist		
Aantal radiotelegrafisten		
Is een auto-alarminoestel aanwezig?		
Is een hoofdinstallatie aanwezig?		
Is een reserve-installatie aanwezig?		
Zijn de hoofd- en reserve zenders elektrisch gescheiden of gecombineerd?		
Is een radorichtingzoeker aanwezig?		

VIII. Dat de radiotelegrafie-installaties voor motorreddingboten en/of het draagbare radiotoestel voor reddingmiddelen, indien aanwezig, functioneerden overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften.

IX. Dat het onderzoek aantoonde, dat het schip voldeed aan de eisen van genoemd Verdrag met betrekking tot brandblusmiddelen en was uitgerust met navigatielichten en figuren, een loodsladder, en met middelen voor het geven van geluids- en noodseinen, overeenkomstig de eisen, gesteld in de Voorschriften en in de Internationale Aanvaringsbepalingen.

X. Dat het schip in elk ander opzicht voldeed aan de eisen, gesteld in de Voorschriften, voorzover deze eisen erop van toepassing zijn.

Dit certificaat is uitgereikt namens de Regering.

Het blijft geldig tot

Uitgereikt te, de 19.....

Hier volgt het zegel of de ondertekening van de autoriteit, belast met het uitreiken van het certificaat.

(Zegel)

Indien ondertekend, moet de volgende paragraaf worden toegevoegd:

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

(Ondertekening)

NOOT: Het is voldoende het jaar te vermelden, waarin de kiel werd gelegd, behalve voor het jaar 1952 en het jaar van in werking treden van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1960, in welke gevallen de feitelijke datum moet worden vermeld.

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1961, 84.

E. BEKRACHTIGING

De volgende Staten hebben overeenkomstig artikel X, leden *a* (ii) en *b*, van het Verdrag een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

Noorwegen	23 augustus 1961
Frankrijk	16 oktober 1961
Peru	25 juli 1962
de Verenigde Staten van Amerika	2 augustus 1962
Griekenland	13 februari 1963
Japan	23 april 1963

F. TOETREDING

De volgende Staten hebben overeenkomstig artikel X, leden *a* (iii) en *b*, van het Verdrag een akte van toetreding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie:

Haïti	17 maart 1961
Vietnam	8 januari 1962
Ghana	22 maart 1962
Madagascar	13 september 1962
Marokko	28 november 1962
Spanje	22 januari 1963
Tunesië	20 mei 1963

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1961, 84.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1961, 84.

Bijlage B bij de Slotakte van de Internationale Conferentie voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1960, in welke Bijlage zijn opgenomen Voorschriften ter voorkoming van aanvaring op zee, is nog niet in werking getreden.

Voor het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1948, zie ook *Trb.* 1963, 00.

Voor het Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1963, 5.

Voor het op 5 juli 1930 te Londen ondertekende Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen zie ook *Trb.* 1962, 118.

Voor het op 21 december 1959 te Genève ondertekende Internationaal Verdrag betreffende de Verreberichtgeving zie ook *Trb.* 1961, 90.

De op 21 februari 1952 te Ottawa tussen de Verenigde Staten van Amerika en Canada gesloten Overeenkomst ter bevordering van de veiligheid op de Grote Meren door middel van radio, naar welke Overeenkomst wordt verwezen in de noot bij Voorschrift 1 sub *b* van Hoofdstuk IV van het onderhavige Verdrag, is in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties op 3 maart 1955 geregistreerd bij het Secretariaat van de Verenigde Naties onder nr. 2781. De Engelse tekst, alsmede een Franse vertaling, van de bedoelde Overeenkomst is afgedrukt in „Recueil des Traités” der Verenigde Naties, deel 205, blz. 293.

In overeenstemming met artikel 60, lid 2, van de Grondwet en artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk is het onderhavige Verdrag medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer van de Staten-Generaal, aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen bij brieven van 20 september 1961 (*Bijl. Hand.* II 1960/61 — 6508 (R 243), nr. 1).

Uitgegeven de *tiende* juli 1960.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.

INHOUD

	blz.
<u>B. TEKST</u>	1
<u>C. VERTALING</u>	
Internationaal Verdrag	1
Hoofdstuk I — Algemene voorzieningen	15
Hoofdstuk II — Constructie	26
Hoofdstuk III — Reddingsmiddelen enz.	110
Hoofdstuk IV — Radiotelegrafie en radiotelefonie ..	147
Hoofdstuk V — Veiligheid van de vaart	169
Hoofdstuk VI — Vervoer van graan	184
Hoofdstuk VII — Reactorschepen	196
Bijlage	200
<u>D. GOEDKEURING</u>	217
<u>E. BEKRACHTIGING</u>	217
<u>F. TOETREDING</u>	217
<u>G. INWERKINGTREDING</u>	217
<u>J. GEGEVENS</u>	217