

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1978 Nr. 189

A. TITEL

*Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de
beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage;
Londen, 17 februari 1978*

B. TEKST ¹⁾**Protocol of 1978 relating to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974**

The Parties to the present Protocol,

Being Parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, done at London on 1 November 1974,

Recognizing the significant contribution which can be made by the above-mentioned Convention to the promotion of the safety of ships and property at sea and the lives of persons on board,

Recognizing also the need to improve further the safety of ships, particularly tankers,

Considering that this objective may best be achieved by the conclusion of a Protocol relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974,

Have agreed as follows:

Article I*General Obligations*

The Parties to the present Protocol undertake to give effect to the provisions of the present Protocol and the Annex hereto which shall constitute an integral part of the present Protocol. Every reference to the present Protocol constitutes at the same time a reference to the Annex hereto.

Article II*Application*

1. The provisions of Articles II, III (other than paragraph (a)), IV, VI(b), (c) and (d), VII and VIII of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as „the Convention”) are incorporated in the present Protocol, provided that references in those Articles to the Convention and to Contracting Governments shall be taken to mean references to the present Protocol and to the Parties to the present Protocol, respectively.

¹⁾ De Chinese, de Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

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

Les Parties au présent Protocole,

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

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Obligations générales

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

Article II

Champ d'application

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

2. Any ship to which the present Protocol applies shall comply with the provisions of the Convention, subject to the modifications and additions set out in the present Protocol.

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

Article III

Communication of Information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization"), a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of measures for safety of life at sea for circulation to the Parties for information of their officers. The Administration shall therefore notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the nominated surveyors or recognized organizations.

Article IV

Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1978 to 1 March 1979 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the provisions of paragraph 3 of this Article, States may become Parties to the present Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

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

3. The present Protocol may be signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to only by States which have

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

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

Article III

Communication de renseignements

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

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er juin 1978 au 1er mars 1979 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

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

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

3. Le présent Protocole ne peut faire l'objet d'une signature sans réserve, d'une ratification, d'une acceptation, d'une approbation ou

signed without reservation, ratified, accepted, approved or acceded to the Convention.

Article V

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force six months after the date on which not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it in accordance with Article IV of the present Protocol, provided however that the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which the present Protocol enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

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

Article VI

Denunciation

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

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General of the Organization.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its receipt by the Secretary-General of the Organization.

4. A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party.

Article VII

Depositary

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

d'une adhésion que de la part des Etats qui ont signé sans réserve, ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou qui y ont adhéré.

Article V

Entrée en vigueur

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

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

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

Article VI

Dénonciation

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

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

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

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

Article VII

Dépositaire

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

2. The Depositary shall:

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

- (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
- (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
- (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect;

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

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

Article VIII

Languages

The present Protocol is established in a single original in the Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic. Official translations in the Arabic, German and Italian languages shall be prepared and deposited with the signed original.

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

DONE at London this seventeenth day of February one thousand nine hundred and seventy-eight.

Het Protocol is in overeenstemming met artikel IV ondertekend voor:

de Verenigde Staten van Amerika ¹⁾	27 juni 1978
Joegoslavië ¹⁾	3 juli 1978
het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ¹⁾	24 augustus 1978
België ²⁾	8 september 1978

2. Le Dépositaire:

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

- i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
- ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
- iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

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

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

Article VIII

Langues

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

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

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

Polen ¹⁾	16 oktober 1978
Liberia ²⁾	24 oktober 1978
de Bondsrepubliek Duitsland ¹⁾	16 november 1978
het Koninkrijk der Nederlanden ³⁾	17 november 1978

1) Onder voorbehoud van bekrachtiging.

2) Onder voorbehoud van goedkeuring en bekrachtiging.

3) Onder voorbehoud van goedkeuring.

Annex**Modifications and Additions to the International Convention
for the Safety of Life at Sea, 1974****CHAPTER I****GENERAL PROVISIONS****PART A – APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.****Regulation 2***Definitions*

The following paragraph is added to the existing text:

(n) “Age of a ship” means the elapsed period of time determined from the year of build as indicated on the ship’s registry papers.

PART B – SURVEYS AND CERTIFICATES**Regulation 6***Inspection and Survey*

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

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

(b) The Administration shall institute arrangements for unscheduled inspections to be carried out during the period of validity of the certificate. Such inspections shall ensure that the ship and its equipment remain in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. These inspections may be carried out by the Administration’s own inspection services, or by nominated surveyors, or by recognized organizations, or by other Parties upon request of the Administration. Where the Administration, under the provisions of Regulations 8 and 10 of this Chapter, establishes mandatory annual surveys, the above unscheduled inspections shall not be obligatory.

(c) An administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct inspections and surveys as set forth in para-

Annexe**Amendements et adjonctions à la Convention internationale de 1974
pour la sauvegarde de la vie humaine en mer****CHAPITRE I****DISPOSITIONS GENERALES****PARTIE A – APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.****Règle 2***Définitions*

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

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

PARTIE B – VISITES ET CERTIFICATS**Règle 6***Inspection et visites*

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

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

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

c) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme

graphs (a) and (b) of this Regulation shall as a minimum empower any nominated surveyor or recognized organization to:

- (i) require repairs to a ship, and
- (ii) carry out inspections and surveys if requested by the appropriate authorities of a Port State.

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

(d) When a nominated surveyor or recognized organization determines that the condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate or is such that the ship is not fit to proceed to sea without danger to the ship, or persons on board, such surveyor or organization shall immediately ensure that corrective action is taken and shall in due course notify the Administration. If such corrective action is not taken the relevant certificate should be withdrawn and the Administration shall be notified immediately; and, if the ship is in the port of another Party, the appropriate authorities of the Port State shall also be notified immediately. When an officer of the Administration, a nominated surveyor or recognized organization has notified the appropriate authorities of the Port State, the Government of the Port State concerned shall give such officer, surveyor or organization any necessary assistance to carry out their obligations under this Regulation. When applicable, the Government of the Port State concerned shall ensure that the ship shall not sail until it can proceed to sea, or leave port for the purpose of proceeding to the appropriate repair yard, without danger to the ship or persons on board.

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

Regulation 7

Surveys of Passenger Ships

The existing text of paragraph (b) (iii) is replaced by the following:

- (iii) A survey either general or partial, according to the circumstances, shall be made after a repair resulting from investigations prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workman-

prévu aux paragraphes a) et b) de la présente règle doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

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

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

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

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

Règle 7

Visites des navires à passagers

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

- iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés

ship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship complies in all respects with the provisions of the Convention and the present Protocol and of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force, and of the laws, decrees, orders and regulations promulgated as a result thereof by the Administration.

Regulation 8

Surveys of Life-Saving Appliances and other Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 8 is replaced by the following:

(a) The life-saving appliances, except a radiotelegraph installation in a motor lifeboat or a portable radio apparatus for survival craft, the echo-sounding device, the gyro-compass, the fire-extinguishing appliances and the inert gas system of cargo ships to which Chapters II-1, II-2, III and V of the Convention and the present Protocol apply, shall be subject to initial and subsequent surveys as prescribed for passenger ships in Regulation 7 of Chapter I of the Convention and the present Protocol with the substitution of 24 months for 12 months in sub-paragraph (a) (ii) of that Regulation. The fire control plans in new ships and the pilot ladders, mechanical pilot hoists, lights, shapes and means of making sound signals carried by new and existing ships shall be included in the surveys for the purpose of ensuring that they comply fully with the requirements of the Convention and the present Protocol and, where applicable, the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force.

(b) Intermediate surveys shall be made for tankers of ten years of age and over, within three months before or after the anniversary date of the Cargo Ship Safety Equipment Certificate, to ensure that equipment specified in paragraph (a) of this Regulation has been maintained in accordance with Regulation 11 of this Chapter and that it is in good working condition. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Equipment Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (iii) of Chapter I of the Convention.

Regulation 10

Surveys of Hull, Machinery and Equipment of Cargo Ships

The existing text of Regulation 10 is replaced by the following:

pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la Convention et des règles susvisées.

Règle 8

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

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

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

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe a) de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

Règle 10

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

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

(a) The hull, machinery and equipment (other than items in respect of which Cargo Ship Safety Equipment Certificates, Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificates or Cargo Ship Radiotelephony Certificates¹⁾ are issued) of a cargo ship shall be surveyed on completion and thereafter in such a manner as the Administration may consider necessary in order to ensure that their condition is in all respects satisfactory and at the following intervals:

- (i) at intervals specified by the Administration but not exceeding five years (periodical surveys);
- (ii) in addition to such periodical surveys a tanker of ten years of age and over shall undergo a minimum of one intermediate survey during the period of validity of its Cargo Ship Safety Construction Certificate. In cases where only one such intermediate survey is carried out in any one certificate validity period, it shall be held not before six months prior to, nor later than six months after, the half-way date of the certificate's period of validity.

(b) The initial and periodical survey shall be such as to ensure that the arrangements, material and scantlings of the structure, boilers and other pressure vessels, their appurtenances, main and auxiliary machinery including steering gear and associated control systems, electrical installation and other equipment are in all respects satisfactory for the service for which the ship is intended. Such surveys shall, in the case of tankers, also include inspection of the outside of the ship's bottom, pump rooms, cargo and bunker piping systems, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens.

(c) The intermediate survey of tankers of ten years of age and over shall include inspection of steering gear equipment and associated control systems, pump rooms, cargo and bunker piping systems on deck and in pump rooms, vent piping, pressure vacuum valves and flame screens, the electrical installations in dangerous zones, and the outside of the ship's bottom. In addition to the visual inspection of the electrical installation, the insulation resistance of the electrical equipment in dangerous zones is to be tested. If, upon examination, there should be any doubt as to the condition of the piping, extra measures, such as pressure tests and thickness determination, shall be taken as necessary. Such intermediate surveys shall be endorsed on the Cargo Ship Safety Construction Certificate issued in accordance with Regulation 12 (a) (ii) of Chapter I of the Convention.

¹⁾ Lees: Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificates.

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

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

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

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

(d) A survey, either general or partial according to the circumstances, shall be made when required after an investigation prescribed in Regulation 11 of this Chapter, or whenever any important repairs or renewals are made. The survey shall be such as to ensure that the necessary repairs or renewals have been effectively made, that the material and workmanship of such repairs or renewals are in all respects satisfactory, and that the ship is fit to proceed to sea without danger to the ship or persons on board.

Regulation 11

Maintenance of Conditions after Survey

The existing text of Regulation 11 is replaced by the following:

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

(b) After any survey of the ship under Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol has been completed, no change shall be made in the structural arrangement, machinery, equipment and other items covered by the survey, without the sanction of the Administration.

(c) Whenever an accident occurs to a ship or a defect is discovered, either of which affects the safety of the ship or the efficiency or completeness of its life-saving appliances or other equipment, the master or owner of the ship shall report at the earliest opportunity to the Administration, the nominated surveyor or recognized organization responsible for issuing the relevant certificate, who shall cause investigations to be initiated to determine whether a survey, as required by Regulations 6, 7, 8, 9 or 10 of Chapter I of the Convention and the present Protocol, is necessary. If the ship is in a port of another Party, the master or owner shall also report immediately to the appropriate authorities of the Port State and the nominated surveyor or recognized organization shall ascertain that such a report has been made.

Regulation 14

Duration and Validity of Certificates

The existing text of Regulation 14 is replaced by the following:

(a) Certificates other than the Cargo Ship Safety Construction Certificate, the Cargo Ship Safety Equipment Certificate and any

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

Règle 11

Maintien des conditions après visite

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

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

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

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

Règle 14

Durée de validité des certificats

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

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel

Exemption Certificate shall be issued for a period not exceeding 12 months. The Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued for a period not exceeding five years. The Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued for a period not exceeding 24 months. Exemption Certificates shall not be valid for longer than the period of the certificates to which they refer.

(b) No extension of the five-year period of validity of the Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be permitted.

(c) If a survey takes place within two months before the end of the period for which a Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or a Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate issued in respect of cargo ships of 300 tons gross tonnage and upwards, but less than 500 tons gross tonnage, was originally issued, that certificate may be withdrawn, and a new certificate may be issued which shall expire 12 months after the end of the said period.

(d) If the ship at the time when a certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, expires is not in a port of the country in which it is registered or is to be surveyed, the Administration may extend the certificate, but such extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the country in which it is registered or is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so.

(e) No certificate shall be extended under the provisions of paragraph (d) of this Regulation for a longer period than five months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the country in which it is registered or the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port or country, without having obtained a new certificate.

(f) A certificate, other than that referred to in paragraph (b) of this Regulation, which has not been extended under the foregoing provisions of this Regulation, may be extended by the Administration for a period of grace up to one month from the date of expiry stated on it.

(g) A certificate shall cease to be valid:

- (i) if the inspections and surveys are not carried out within the periods specified under Regulations 7(a), 8, 9 and 10(a) of Chapter I of the Convention and the present Protocol or as they may have been extended in accordance with paragraphs (d), (e) or (f) of this Regulation, or

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

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

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

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

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

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

g) Un certificat cesse d'être valable:

- i) si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa a) de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa a) de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes d), e) ou f) de la présente règle; ou

- (ii) upon transfer of the ship to the flag of another Government. A new certificate shall only be issued when the Government issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of Regulation 11 (a) and (b) of this Chapter. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Government of the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports.

Regulation 19

Control

The existing text of Regulation 19 is replaced by the following:

(a) Every ship when in a port of another Party is subject to control by officers duly authorized by such Government in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued under Regulation 12 or Regulation 13 of Chapter I of the Convention are valid.

(b) Such certificates, if valid, shall be accepted unless there are clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates or that the ship and its equipment are not in compliance with the provisions of Regulation 11 (a) and (b) of this Chapter.

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

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

(e) The Port State authority concerned shall notify all relevant

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

Règle 19

Contrôle

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

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

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

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

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

e) L'autorité de l'Etat du port concerné doit communiquer tous

information about the ship to the authorities of the next port of call, in addition to parties mentioned in paragraph (d) of this Regulation, if it is unable to take action as specified in paragraphs (c) and (d) of this Regulation or if the ship has been allowed to proceed to the next port of call.

(f) When exercising control under this Regulation all possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained or delayed it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION – SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A – GENERAL

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (b):

(iii) Notwithstanding the provisions of sub-paragraph (ii) of this paragraph and sub-paragraph (a)(iii) of this Regulation, for the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, a new tanker means a tanker:

(1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or

(2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or

(3) the delivery of which is after 1 June 1982; or

(4) which has undergone an alteration or modification of a major character:

(a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or

(b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or

(c) which is completed after 1 June 1982.

(iv) For the purposes of paragraph (d) of Regulation 29 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iii) of this paragraph.

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

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

CHAPITRE II-1

CONSTRUCTION – COMPARTIMENTAGE ET STABILITE, MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES

PARTIE A – GENERALITES

Règle 1

Application

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe b) actuel:

- iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa ii) du présent paragraphe et de l'alinéa iii) du paragraphe a) de la présente règle, aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne:
- 1) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou
 - 2) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1er janvier 1980; ou
 - 3) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou
 - 4) qui a subi un changement ou une modification de caractère important:
 - a) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou
 - b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou
 - c) qui est achevé après le 1er juin 1982.
- iv) Aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iii) du présent paragraphe.

- (v) For the purposes of sub-paragraph (iii) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons dead-weight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

Regulation 2

Definitions

The following paragraphs are added to the existing text:

(k) The remote steering gear control system is the means by which required rudder movements are transmitted from the navigating bridge to the steering gear power unit controls.

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

(m) The steering gear power unit is:

- (i) in the case of electric steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment;
- (ii) in the case of electro-hydraulic steering gear, an electric motor and its associated electrical equipment and connected pump;
- (iii) in the case of other hydraulic steering gear, a driving engine and connected pump.

(n) The auxiliary steering gear is that equipment which is provided for effecting movement of the rudder for the purpose of steering the ship in the event of failure of the main steering gear.

PART C – MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 29

Steering Gear

The following paragraph is added to the existing text:

- (d) Tankers only

- v) Aux fins de l'alinéa iii) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Règle 2

Définitions

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel:

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

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

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

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

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

PARTIE C – MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Règle 29

Appareil à gouverner

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

- d) Navires-citernes uniquement

- (i) The following shall apply to every new tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards and, not later than two years from the date of entry into force of the present Protocol, to every existing tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards:
- (1) two remote steering gear control systems shall be provided, each of which shall be operable separately from the navigating bridge. This does not require duplication of the steering wheel or steering lever. In the event of failure of the remote steering gear control system in operation, the other system shall be capable of being brought into immediate operation from a position on the navigating bridge. Each remote steering gear control system, if electric, shall be served by its own separate circuit supplied from the steering gear power circuit from a point within the steering gear compartment. In the event of failure of electrical power supply to a remote steering gear control system an alarm shall be given on the navigating bridge. The alarms required in this sub-paragraph shall be both audible and visual and situated in a position on the navigating bridge where they can be readily observed;
 - (2) control of the main steering gear shall also be provided in the steering gear compartment;
 - (3) means shall be provided in the steering gear compartment to disconnect the remote steering gear control system from the power circuit;
 - (4) a means of communication shall be provided between the navigating bridge and the steering gear compartment;
 - (5) the exact angular position of the rudder shall be indicated on the navigating bridge. The rudder angle indication shall be independent of the remote steering gear control system; and
 - (6) the angular position of the rudder shall be recognizable in the steering gear compartment.
- (ii) In every tanker of 10,000 tons gross tonnage and upwards, in addition to the requirements of paragraph (a) and sub-paragraph (d) (i) of this Regulation, the following shall apply:
- (1) the main steering gear shall comprise two or more identical power units and it shall be capable of operating the rudder as required by sub-paragraph (d) (ii) (2) of this Regulation while operating with one or more power units.

- i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:
- 1) il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner pouvant chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. En cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation. Chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner. En cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;
 - 2) il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;
 - 3) des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;
 - 4) un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;
 - 5) la position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle du gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et
 - 6) il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.
- ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe a) et de l'alinéa i) du paragraphe d) de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:
- 1) l'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle lorsqu'il

As far as reasonable and practicable, the main steering gear shall be so arranged that a single failure in its piping or in one of the power units will not impair the integrity of the remaining part of the steering gear. All mechanical couplings which are part of the steering gear and the mechanical connexion with any remote steering gear control system, if any, shall be of sound and reliable construction to the satisfaction of the Administration;

- (2) the main steering gear shall, with the ship at its deepest sea-going draught, be capable of putting the rudder over from 35 degrees on one side to 35 degrees on the other side with the ship running ahead at maximum service speed. The rudder shall be capable of being put over from 35 degrees on either side to 30 degrees on the other side in not more than 28 seconds, under the same conditions;
- (3) the main steering gear shall be operated by power where necessary to fulfil the requirements of sub-paragraph (d)(ii)(2) of this Regulation;
- (4) the main steering gear power units shall be arranged to start automatically when power is restored after a power failure;
- (5) in the event of failure of any of the steering gear power units an alarm shall be given on the navigating bridge. Every steering gear power unit shall be capable of being brought into operation either automatically or manually from a position on the navigating bridge; and
- (6) an alternative power supply, at least sufficient to supply a steering gear power unit so as to enable it to move the rudder as specified below, and also to supply its associated remote steering gear control system and the rudder angle indicator, shall be provided, automatically, within 45 seconds, either from the emergency source of electrical power, or from another independent source of power located in the steering gear compartment. This independent source of power shall be used only for this purpose and shall have a capacity sufficient for half an hour of continuous operation. The steering gear power unit, when being supplied by the alternative power supply, shall at least be capable of putting the rudder over from 15 degrees on one side to 15 degrees on the other side in not more than 60 seconds with the ship at its deepest

fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs. Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner. Tous les raccordements mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

- 2) l'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant. Le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;
- 3) l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle;
- 4) les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;
- 5) en cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et
- 6) une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner. Cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure. Le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à

sea-going draught while running at one half of its maximum service speed ahead or 7 knots, whichever is the greater.

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

PART A – GENERAL

Regulation 1

Application

The following sub-paragraphs are added to the existing text of paragraph (a):

- (iv) Notwithstanding the provisions of sub-paragraphs (ii) and (iii) of this paragraph, for the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, a new tanker means a tanker:
 - (1) for which the building contract is placed after 1 June 1979; or
 - (2) in the absence of a building contract, the keel of which is laid, or which is at a similar stage of construction after 1 January 1980; or
 - (3) the delivery of which is after 1 June 1982; or
 - (4) which has undergone an alteration or modification of a major character:
 - (a) for which the contract is placed after 1 June 1979; or
 - (b) in the absence of a contract, the construction work of which is begun after 1 January 1980; or
 - (c) which is completed after 1 June 1982.
- (v) For the purposes of paragraph (a) (ii) of Regulation 55 and of Regulation 60 of this Chapter, an existing tanker is a tanker which is not a new tanker as defined in sub-paragraph (iv) of this paragraph.
- (vi) For the purposes of sub-paragraph (iv) of this paragraph, conversion of an existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards to meet the requirements of the present Protocol or the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 shall not be deemed to constitute an alteration or modification of a major character.

la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 noeuds, si cette valeur est supérieure.

CHAPITRE II-2

CONSTRUCTION – PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A – GENERALITES

Règle 1

Application

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe a) actuel:

- iv) Nonobstant les dispositions des alinéas ii) et iii) du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne:
 - 1) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou
 - 2) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1er janvier 1980; ou
 - 3) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou
 - 4) qui a subi un changement ou une modification de caractère important:
 - a) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou
 - b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou
 - c) qui est achevé après le 1er juin 1982.
- v) Aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iv) du présent paragraphe.
- vi) Aux fins de l'alinéa iv) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

Regulation 3

Definitions

The existing text of paragraph (v) is replaced by the following:

- (v) "Lightweight" means the displacement of a ship in metric tons without cargo, fuel, lubricating oil, ballast water, fresh water and feed water in tanks, consumable stores, and passengers and crew and their effects.

The following paragraph is added to the existing text:

- (x) "Crude oil" means any oil occurring naturally in the earth whether or not treated to render it suitable for transportation and includes:
- (i) crude oil from which certain distillate fractions may have been removed; and
 - (ii) crude oil to which certain distillate fractions may have been added.

PART E – FIRE SAFETY MEASURES FOR TANKERS

Regulation 55

Application

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

- (a) Unless expressly provided otherwise:
- (i) **this Part shall apply to all new tankers carrying crude oil and petroleum products having a flashpoint not exceeding 60 °C (140 °F) (closed cup test) as determined by an approved flashpoint apparatus and a Reid vapour pressure which is below atmospheric pressure and other liquid products having a similar fire hazard; and**
 - (ii) in addition, all ships covered by this Part shall comply with the requirements of Regulations 52, 53 and 54 of Chapter II-2 of the Convention except that fixed gas fire-extinguishing systems for cargo spaces shall not be used for new tankers and for those existing tankers complying with Regulation 60 of this Chapter. For existing tankers not required to comply with Regulation 60, the Administration, in applying the requirements of paragraph (f) of Regulation 52, may accept a froth system capable of discharging froth internally or extern-

Règle 3

Définitions

Remplacer le paragraphe v) actuel par le suivant:

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

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

- x) Le „pétrole brut” est tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, et comprend:
- i) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites, et
 - ii) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

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

Règle 55

Champ d'application

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

- a) Sauf disposition expresse contraire:
 - i) la présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60° C (140° F) (essai en creuset fermé) et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et
 - ii) en outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention. Toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre. Dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions

ally to the tanks. The details of the installation shall be to the satisfaction of the Administration.

(b) Where cargoes other than those referred to in sub-paragraph (a) (i) of this Regulation which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration.

(c) Combination carriers shall not carry solid cargoes unless all cargo tanks are empty of oil and gas freed or unless, in each case, the Administration is satisfied with the arrangements provided.

Regulation 60

Cargo Tank Protection

The existing text of this Regulation is replaced by the following:

(a) For new tankers of 20,000 metric tons deadweight and upwards, the protection of the cargo tanks deck area and cargo tanks shall be achieved by a fixed deck froth system and a fixed inert gas system in accordance with the requirements of Regulations 61 and 62 of Chapter II-2 of the Convention except that in lieu of the above installations the Administration, after having given consideration to the ship's arrangement and equipment, may accept other combinations of fixed installations if they afford protection equivalent to the above, in accordance with Regulation 5 of Chapter I of the Convention.

(b) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the deck froth system shall:

(i) be capable of extinguishing spill fires and also preclude ignition of spilled oil not yet ignited; and

(ii) be capable of combating fires in ruptured tanks.

(c) To be considered equivalent, the system proposed in lieu of the fixed inert gas system shall:

(i) be capable of preventing dangerous accumulations of explosive mixtures in intact cargo tanks during normal service throughout the ballast voyage and necessary in-tank operations; and

du paragraphe f) de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

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

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

Règle 60

Protection des citernes à cargaison

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

a) Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre II-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

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

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

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

- i) permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et

- (ii) be so designed as to minimize the risk of ignition from the generation of static electricity by the system itself.

- (d) Any existing tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying crude oil shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:
 - (i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
 - (ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol, except that for tankers less than 40,000 tons deadweight not fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour, the Administration may exempt existing tankers from the requirements of this paragraph, if it would be unreasonable and impracticable to apply these requirements, taking into account the ship's design characteristics.

- (e) Any existing tanker of 40,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil and any such tanker of 20,000 metric tons deadweight and upwards engaged in the trade of carrying oil other than crude oil fitted with tank washing machines having an individual throughput of greater than 60 cubic metres per hour shall be fitted with an inert gas system, complying with the requirements of paragraph (a) of this Regulation, not later than a date:
 - (i) for a tanker of 70,000 metric tons deadweight and upwards, two years after the date of entry into force of the present Protocol; and
 - (ii) for a tanker of less than 70,000 metric tons deadweight, four years after the date of entry into force of the present Protocol.

- (f) Any tanker operating with a cargo tank cleaning procedure using crude oil washing shall be fitted with an inert gas system complying with the requirements of Regulation 62 of Chapter II-2 of the Convention and with fixed tank washing machines.

- (g) All tankers fitted with a fixed inert gas system shall be provided with a closed ullage system.

- (h) Any new tanker of 2,000 tons gross tonnage and upwards not covered by paragraph (a) of this Regulation shall be provided with a froth system, capable of discharging froth internally or externally,

ii) être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

d) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a) de la présente règle au plus tard:

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

ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques; toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a) de la présente règle au plus tard:

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

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

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

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

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2 000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe a) de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à

to the tanks. The details of such installation shall be to the satisfaction of the Administration.

CHAPTER V SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 12

Shipborne Navigation Equipment

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

(a) All ships of 1,600 tons gross tonnage and upwards but less than 10,000 tons gross tonnage shall be fitted with at least one radar. All ships of 10,000 tons gross tonnage and upwards shall be fitted with at least two radars, each capable of operating independently of the other. All radars fitted in compliance with this Regulation shall be of a type approved by the Administration and shall conform to operational standards not inferior to those adopted by the Organization. Facilities for plotting radar readings shall be provided on the bridge in those ships.

Regulation 19

Use of the Automatic Pilot

The following paragraph is added to the existing text:

(d) The manual steering shall be tested after prolonged use of the automatic pilot, and before entering areas where navigation demands special caution.

The following new Regulations are added to this Chapter:

Regulation 19-1

Operation of Steering Gear

In areas where navigation demands special caution, ships shall have more than one steering gear power unit in operation when such units are capable of simultaneous operation.

Regulation 19-2

Steering Gear - Testing and Drills

(a) Within 12 hours before departure, the ship's steering gear

mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V

SECURITE DE LA NAVIGATION

Règle 12

Matériel de navigation de bord

Remplacer le paragraphe a) actuel par le suivant:

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radar doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

Règle 19

Utilisation du pilote automatique

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

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

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre:

Règle 19-1

Fonctionnement de l'appareil à gouverner

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

Règle 19-2

Appareil à gouverner – Essais et exercices

a) Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gou-

shall be checked and tested by the ship's crew. The test procedure shall include, where applicable, the operation of the following:

- (i) the main steering gear;
- (ii) the auxiliary steering gear;
- (iii) the remote steering gear control systems;

- (iv) the steering positions located on the navigating bridge;
- (v) the emergency power supply;
- (vi) the rudder angle indicators in relation to the actual position of the rudder;
- (vii) the remote steering gear control system power failure alarms; and
- (viii) the steering gear power unit failure alarms.

(b) The checks and tests shall include:

- (i) the full movement of the rudder according to the required capabilities of the steering gear;
- (ii) a visual inspection of the steering gear and its connecting linkage; and
- (iii) the operating of the means of communication between the navigating bridge and steering gear compartment.

(c) (i) Simple operating instructions with a block diagram showing the change-over procedures for remote steering gear control systems and steering gear power units shall be permanently displayed on the navigation bridge and in the steering gear compartment.

- (ii) All officers concerned with the operation and/or maintenance of steering gear shall be familiar with the operation of the steering systems fitted on the ship and with the procedures for changing from one system to another.

(d) In addition to the routine checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation, emergency steering drills shall take place at least once every three months in order to practise emergency steering procedures. These drills shall include direct control from within the steering gear compartment, the communications procedure with the navigating bridge and, where applicable, the operation of alternative power supplies.

(e) The Administration may waive the requirement to carry out the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation for ships which regularly ply on voyages of short du-

verner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage. La procédure d'essai doit comprendre, selon les cas, le contrôle du fonctionnement de:

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

b) Les vérifications et essais doivent porter sur:

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

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

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

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

e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle dans le cas des navires qui assurent régulièrement

ration. Such ships shall carry out these checks and tests at least once every week.

(f) The date upon which the checks and tests prescribed in paragraphs (a) and (b) of this Regulation are carried out and the date and details of emergency steering drills carried out under paragraph (d) of this Regulation, shall be recorded in the log book as may be prescribed by the Administration.

des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine.

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

Appendix*Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships*

The following form of Supplement is added to the existing form:

**SUPPLEMENT TO THE CARGO SHIP SAFETY
CONSTRUCTION CERTIFICATE**

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

**PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Type of ship:

Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*

Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a
major character

* Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety
Construction Certificate.

Appendice

*Modèle de Certificat de sécurité de construction
pour navires de charge*

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

**SUPPLEMENT AU CERTIFICAT DE SECURITE DE
CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE**

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de

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

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

Type de navire:

Navire-citerne transporteur de pétrole brut *

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut *

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures *

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures *

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

* Rayer les mentions inutiles.

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

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the hull, machinery and equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid untilsubject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of certificate)

..... 19..
(Signature of duly authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

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

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

IL EST CERTIFIÉ:

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

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

Délivré à
 (*Lieu de délivrance du certificat*)

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

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

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 10 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

.....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

VISITE INTERMEDIAIRE

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

The following form of Supplement is added to the existing form:

**SUPPLEMENT TO THE CARCO SHIP SAFETY
EQUIPMENT CERTIFICATE**

(Official Seal)

(Country)

Issued under the provisions of the

**PROTOCOL OF 1978 RELATING TO THE INTERNATIONAL
CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974**

Name of Ship	Distinctive Number or Letters	Port of Registry	Deadweight of Ship (metric tons)	Year of Build

Type of ship:

Tanker engaged in the trade of carrying crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying oil other than crude oil*

Tanker engaged in the trade of carrying crude/other oil*

Cargo ship other than a tanker engaged in the trade of carrying oil*

Date of contract for building or alteration or modification of a
major character

* Delete as appropriate.

This Supplement shall be permanently attached to the Cargo Ship Safety
Construction Certificate.

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

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

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

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de

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

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

Type de navire:

Navire-citerne transporteur de pétrole brut *

Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut *

Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures *

Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures *

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

* Rayer les mentions inutiles.

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

Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or on which an alteration or modification of a major character was commenced

Date of delivery or completion of an alteration or modification of a major character

THIS IS TO CERTIFY:

That the ship has been surveyed in accordance with Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974; and

that the survey showed that the condition of the safety equipment as defined in the above Regulation was in all respects satisfactory and that the ship complied with the requirements of that Protocol.

This certificate is valid untilsubject to intermediate survey(s) at intervals of

Issued at
(Place of issue of certificate)

..... 19..
(Signature of duly authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the issuing Authority, as appropriate)

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

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

IL EST CERTIFIÉ:

Que le navire a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; et

qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire satisfait aux prescriptions dudit protocole.

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

Délivré à
(Lieu de délivrance du certificat)

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

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

INTERMEDIATE SURVEY

This is to certify that at an intermediate survey required by Regulation 8 of Chapter I of the Protocol of 1978 Relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, this ship was found to comply with the relevant provisions of that Protocol.

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

.....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

Next intermediate survey due

.....

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

Under the provisions of Regulation 14 of Chapter I of the Protocol the validity of this Certificate is extended until

Signed
(Signature of duly authorized official)

Place

Date

(Seal or stamp of the Authority, as appropriate)

VISITE INTERMEDIAIRE

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....

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

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

C. VERTALING**Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de
beveiliging van mensenlevens op zee, 1974**

De Partijen bij dit Protocol,

Partij zijnde bij het op 1 november 1974 te Londen gesloten Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974,

Zich bewust van de belangrijke bijdrage die dat Verdrag kan leveren tot het bevorderen van de beveiliging van schepen en ladingen op zee en van het leven van de personen aan boord,

Zich tevens bewust van de noodzaak de beveiliging van schepen, met name van tankschepen, verder te verbeteren,

Overwegende dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een Protocol bij het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974,

Zijn overeengekomen als volgt:

Artikel I*Algemene verplichtingen*

De Partijen bij dit Protocol verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Protocol, en van de Bijlage daarbij, die een integrerend deel vormt van dit Protocol. Elke verwijzing naar dit Protocol houdt terzelfder tijd een verwijzing in naar de Bijlage daarbij.

Artikel II*Toepassing*

1. De bepalingen van de artikelen II, III behalve letter (a), IV, VI letters (b), (c) en (d), VII en VIII van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (hierna te noemen „het Verdrag”) zijn opgenomen in dit Protocol, met dien verstande dat de verwijzingen in deze artikelen naar het Verdrag en naar Verdragsluitende Regeringen dienen te worden opgevat als verwijzingen naar dit Protocol, onderscheidenlijk de Partijen bij dit Protocol.

2. Elk schip waarop dit Protocol van toepassing is, dient te voldoen aan de bepalingen van het Verdrag, behoudens de wijzigingen en aanvullingen vermeld in dit Protocol.

3. Wat betreft de schepen van hen die niet partij zijn bij het Verdrag en dit Protocol, dienen de Partijen bij dit Protocol waar nodig de voorschriften van het Verdrag en dit Protocol toe te passen ten einde te verzekeren dat zodanige schepen geen gunstiger behandeling ontvangen.

Artikel III

Toezending van inlichtingen

De Partijen bij dit Protocol verbinden zich aan de Secretaris-Generaal van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen „de Organisatie”) toe te zenden en aldaar te deponeren een lijst van benoemde experts of erkende organisaties die gemachtigd zijn namens hen te handelen bij de toepassing van maatregelen betreffende de beveiliging van mensenlevens op zee, ten einde deze lijst mede te delen aan de Partijen, die haar ter kennis brengen van hun ambtenaren. De Administratie stelt de Organisatie derhalve op de hoogte van de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden van de bevoegdheden die zijn overgedragen aan de benoemde experts of erkende organisaties.

Artikel IV

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Verdrag blijft open voor ondertekening op het hoofdkantoor van de Organisatie van 1 juni 1978 tot 1 maart 1979 en blijft daarna open voor toetreding. Behoudens het bepaalde in het derde lid van dit artikel kunnen Staten partij bij dit Protocol worden door:

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

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

(c) toetreding.

2. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de nederlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

3. Slechts Staten die het Verdrag zonder voorbehoud hebben ondertekend, het hebben bekrachtigd, aanvaard en goedgekeurd of daartoe zijn toetreden, mogen dit Protocol zonder voorbehoud ondertekenen, het bekrachtigen, aanvaarden en goedkeuren of ertoe toetreden.

Artikel V

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking zes maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten, waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloeten niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, partij daarbij zijn geworden overeenkomstig artikel IV van dit Protocol, met dien verstande dat dit Protocol niet in werking treedt voordat het Verdrag in werking is getreden.

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

3. Na de datum waarop een wijziging van dit Protocol wordt geacht te zijn aanvaard krachtens artikel VIII van het Verdrag, heeft iedere nedergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding betrekking op het gewijzigde Protocol.

Artikel VI

Opzegging

1. Een Partij kan dit Protocol na verloop van vijf jaar na de datum waarop het voor deze Partij in werking is getreden te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door de nederlegging van een akte van opzegging bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

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

4. Een Partij die het Verdrag opzegt, wordt geacht daarmee tevens dit Protocol te hebben opgezegd.

Artikel VII

Depositaris

1. Dit Protocol wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen „de Depositaris”).

2. De depositaris:

(a) doet alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden mededeling van:

- (i) iedere nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, alsmede van de datum daarvan;
 - (ii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;
 - (iii) de nederlegging van iedere akte van opzegging van dit Protocol, alsmede van de datum van ontvangst daarvan en de datum waarop de opzegging van kracht wordt;
- (b) zendt voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol aan alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking treedt, wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan door de Depositaris toegezonden aan het Secretariaat van de Verenigde Naties voor registratie en publikatie overeenkomstig artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

Artikel VIII

Talen

Dit Protocol is opgesteld in een enkel exemplaar in de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er zullen officiële vertalingen worden vervaardigd in de Arabische, de Duitse en de Italiaanse taal, welke vertalingen worden nedergelegd bij het ondertekende origineel.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Londen, de zeventiende februari negentienhonderd achtenzeventig.

(Voor de ondertekeningen zie blz. 8 en 9 van dit Tractatenblad.)

Bijlage**Wijzigingen en aanvullingen op het Internationaal Verdrag voor
de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974****HOOFDSTUK I****ALGEMENE VOORZIENINGEN****DEEL A – TOEPASSING, BEGRIPSOMSCHRIJVINGEN, ENZ.****Voorschrift 2***Omschrijvingen*

De volgende alinea wordt toegevoegd aan de bestaande tekst:

(n) „Leeftijd van een schip” betekent de tijd verlopen, gerekend vanaf het bouwjaar zoals aangegeven op de registratiebewijzen van het schip.

DEEL B – ONDERZOEKEN EN CERTIFICATEN**Voorschrift 6***Inspectie en Onderzoek*

De bestaande tekst van Voorschrift 6 wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(a) De inspectie en het onderzoek van schepen moet, voor zover het de toepassing van de bepalingen van deze Voorschriften en het verlenen van vrijstellingen daarvan betreft, worden uitgevoerd door ambtenaren van de Administratie. De Administratie mag echter de inspecties en onderzoeken toevertrouwen hetzij aan experts die voor dat doel zijn benoemd, hetzij aan door haar erkende organisaties.

(b) De Administratie moet regelingen treffen voor het houden van ongeregelde inspecties, uit te voeren gedurende de geldigheidsduur van het certificaat. Dergelijke inspecties dienen om zeker te zijn dat schip en uitrusting ten volle geschikt blijven voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Deze inspecties kunnen worden uitgevoerd door haar eigen inspectiedienst, door hiertoe benoemde experts, door erkende organisaties of door andere Partijen op verzoek van de Administratie. Wanneer de Administratie overeenkomstig de bepalingen van de Voorschriften 8 en 10 van dit Hoofdstuk verplichte jaarlijkse onderzoeken instelt, zijn de bovengenoemde ongeregelde inspecties niet verplicht.

(c) Een Administratie die experts benoemt of organisaties erkent voor het uitvoeren van inspecties en onderzoeken zoals aangegeven

onder (a) en (b) van dit Voorschrift, moet iedere benoemde expert of erkende organisatie ten minste machtigen om:

- (i) reparaties aan een schip te eisen, en
- (ii) inspecties en onderzoeken uit te voeren indien de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat hierom verzoeken.

De Administratie licht de Organisatie in omtrent de bijzondere verantwoordelijkheden en de voorwaarden verbonden aan de bevoegdheden van benoemde experts of erkende organisaties.

(d) Als een benoemde expert of erkende organisatie vaststelt dat de toestand van schip of uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens vermeld op het certificaat, of zodanig is dat het schip niet geschikt is om zee te kiezen zonder gevaar voor het schip of de personen aan boord, moet deze expert of organisatie onverwijld verzekeren dat corrigerende maatregelen worden genomen en te zijner tijd de Administratie inlichten. Als er geen corrigerende maatregelen worden genomen, moeten de desbetreffende certificaten worden ingetrokken en moet de Administratie onmiddellijk worden ingelicht; en als het schip zich in de haven van een andere Partij bevindt, moeten ook de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat onmiddellijk worden ingelicht. Als een ambtenaar van de Administratie, een benoemde expert of erkende organisatie de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat heeft ingelicht, moet de Regering van de desbetreffende Havenstaat aan deze ambtenaar, expert of organisatie alle noodzakelijke hulp verlenen opdat deze de uit dit Voorschrift voortvloeiende verplichtingen kan vervullen. Wanneer zulks van toepassing is, moet de Regering van de desbetreffende Havenstaat erop toezien dat het schip niet vertrekt totdat het zonder gevaar voor schip of personen aan boord zee kan kiezen of de haven verlaten om naar een geschikte reparatiewerf te gaan.

(e) In elk geval garandeert de Administratie ten volle de volledigheid en doeltreffendheid van de inspectie en het onderzoek, en verbindt zij zich tot het treffen van de nodige regelingen opdat aan deze verplichting wordt voldaan.

Voorschrift 7

Onderzoeken van passagiersschepen

De bestaande tekst van letter (b) (iii) wordt vervangen door de onderstaande tekst:

- (iii) Al naar gelang de omstandigheden moet een algeheel of gedeeltelijk onderzoek worden gehouden na een herstelling voortvloeiend uit de onderzoeken voorgeschreven in Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk, 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 het Verdrag en dit Protocol en van de geldende Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee en van de wetten, besluiten, beschikkingen en reglementen die op grond daarvan door de Administratie zijn uitgevaardigd.

Voorschrift 8

Onderzoeken van reddingmiddelen en andere uitrusting van vrachtschepen

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

(a) De reddingmiddelen, met uitzondering van de radiotelegrafie-installatie in een motorreddingboot of een draagbaar radiotoestel voor reddingboten en -vloten, het echolood, het gyrokompas, de brandblusmiddelen en de inert-gasinstallatie aan boord van vrachtschepen, waarop de Hoofdstukken II-1, II-2, III en V van het Verdrag en van dit Protocol van toepassing zijn, moeten onderworpen worden aan eerste en volgende onderzoeken zoals voorzien voor passagiersschepen in Voorschrift 7 van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol, met dien verstande dat onder (a) (ii) van dat Voorschrift in plaats van 12 maanden 24 maanden moet worden gelezen. De brandweerplannen aan boord van nieuwe schepen en de loodsladders, mechanische loodsladders, lichten, dagmerken en middelen om geluidsseinen te geven, die aan boord van nieuwe en bestaande schepen zijn, moeten ook aan de onderzoeken worden onderworpen, ten einde te verzekeren dat zij geheel voldoen aan de eisen van het Verdrag en van dit Protocol en van de geldende Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, voor zover deze van toepassing zijn.

(b) Tussentijdse onderzoeken moeten worden gehouden op tankschepen die tien jaar of ouder zijn, en wel binnen drie maanden voor of na de verjaardatum van het Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen, ten einde te verzekeren dat de uitrusting omschreven in letter (a) van dit Voorschrift onderhouden is overeenkomstig Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk en dat zij zich in bedrijfsklare staat bevindt. Dergelijke tussentijdse onderzoeken moeten worden aangegeven op het Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen dat is afgegeven overeenkomstig Voorschrift 12 (a) (iii) van Hoofdstuk I van het Verdrag.

Voorschrift 10

Onderzoeken van romp, machines en uitrusting van vrachtschepen

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

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

- (i) met tussenpozen zoals door de Administratie aangegeven, echter niet langer dan vijf jaar (periodieke onderzoeken);
- (ii) naast dergelijke periodieke onderzoeken moet een tankschip dat tien jaar of ouder is ten minste één tussentijds onderzoek ondergaan gedurende de geldigheidsduur van zijn Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen. In gevallen waar gedurende de geldigheidsduur van het certificaat slechts één tussentijds onderzoek wordt verricht, moet dit plaatsvinden binnen zes maanden vóór of na het tijdstip dat halverwege de geldigheidsduur van het certificaat ligt.

(b) Het eerste en het periodieke onderzoek moeten 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 met inbegrip van de stuurinrichting en de bijbehorende bedieningsapparatuur, elektrische installaties en andere uitrusting ten volle voldoen voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Dergelijke onderzoeken moeten, wanneer het tankschepen betreft, ook een inspectie omvatten van het vlak van het schip aan de buitenzijde, de pompkamers, lading- en bunkerleidingen, ontluichtingspijpen, over- en onderdrukkleppen en vlamkerende inrichtingen.

(c) Tussentijdse onderzoeken van tankschepen die tien jaar of ouder zijn, moeten een inspectie omvatten van de stuurinrichting met de bijbehorende bedieningsapparatuur, de pompkamers, lading- en bunkerleidingen aan dek en in de pompkamers, ontluichtingspijpen, overdruk- en onderdrukkleppen en vlamkerende inrichtingen, de elektrische installaties in gevaarlijke zones en het vlak van het schip aan de buitenzijde. Naast de visuele inspectie van de elektrische installaties, moet de isolatieweerstand van de elektrische uitrusting in de gevaarlijke zones worden doorgemeten. Indien er bij het onderzoek twijfel rijst over de toestand van leidingen moeten de noodzakelijk

geachte extra maatregelen getroffen worden zoals drukproeven en diktebepalingen. Dergelijke tussentijdse onderzoeken moeten worden aangetekend op het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen dat is afgegeven overeenkomstig Voorschrift 12 (a) (ii) van Hoofdstuk I van het Verdrag.

(d) Al naar gelang de omstandigheden moet er een algeheel of gedeeltelijk onderzoek worden gehouden wanneer zulks is vereist na een onderzoek zoals voorgeschreven in Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk, 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 geschikt is om zee te kiezen zonder gevaar voor schip of opvarenden.

Voorschrift 11

Handhaving van de toestand na onderzoek

De bestaande tekst van Voorschrift 11 wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(a) De toestand van schip en uitrusting moet worden gehandhaafd overeenkomstig het bepaalde in het Verdrag en in dit Protocol om zeker te stellen dat het schip in alle opzichten veilig blijft en dat het zee kan kiezen zonder gevaar voor schip of opvarenden.

(b) Nadat een onderzoek van het schip krachtens de Voorschriften 6, 7, 8, 9 of 10 van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol is voltooid, mag zonder toestemming van de Administratie geen verandering worden aangebracht in de constructie, de machine-installaties, de uitrusting en andere onderdelen die door dit onderzoek zijn gedekt.

(c) Telkens wanneer zich een ongeval heeft voorgedaan, of een onvolkomenheid is ontdekt, die de veiligheid van het schip of de doeltreffendheid of volledigheid van de reddingmiddelen of andere uitrusting aantast, moet de kapitein of de reder van het schip de Administratie, de benoemde expert of de erkende organisatie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het desbetreffende certificaat, zo spoedig mogelijk inlichten. Deze moet een onderzoek laten instellen om te bepalen of een onderzoek zoals bedoeld in de Voorschriften 6, 7, 8, 9 of 10 van Hoofdstuk I van het Verdrag en dit Protocol, noodzakelijk is. Indien het schip zich in de haven van een andere Partij bevindt, moet de kapitein of de reder ook onmiddellijk de bevoegde autoriteiten van de Havenstaat inlichten en de benoemde expert of de erkende organisatie moet nagaan of een dergelijke melding heeft plaatsgevonden.

Voorschrift 14

Geldigheidsduur van certificaten

De bestaande tekst van Voorschrift 14 wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(a) Certificaten, met uitzondering van het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen, het Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen en alle certificaten van vrijstelling, worden afgegeven voor een tijdsduur van niet langer dan 12 maanden. Het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen wordt afgegeven voor een tijdsduur van niet langer dan vijf jaar. Het Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen wordt afgegeven voor een tijdsduur van niet langer dan 24 maanden. Certificaten van vrijstelling mogen geen langere geldigheidsduur hebben dan de tijdsduur van de certificaten waarop zij betrekking hebben.

(b) De geldigheidsduur van vijf jaar van het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen mag niet worden verlengd.

(c) Indien een onderzoek plaatsvindt 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.

(d) Indien het schip zich ten tijde van het aflopen van de geldigheidsduur van een certificaat, met uitzondering van dat genoemd onder letter (b) van dit Voorschrift, niet bevindt in een haven van het land waar het is geregistreerd of waar het aan een onderzoek zal worden onderworpen, mag de Administratie de geldigheidsduur van het certificaat verlengen, 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 onderzoek zal worden onderworpen, te voltooien en dan nog alleen in gevallen, waarin het gepast en redelijk voorkomt dit te doen.

(e) Van geen enkel certificaat mag op grond van het onder letter (d) bepaalde 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 onderzoek zal worden onderworpen, is aangekomen, niet krachtens een dergelijke verlenging die haven of dat land verlaten zonder een nieuw certificaat te hebben verkregen.

(f) Een certificaat, met uitzondering van dat genoemd onder letter (b) van dit Voorschrift, waarvan de geldigheidsduur niet op grond van de voorgaande bepalingen van dit Voorschrift is verlengd, mag door de Administratie worden verlengd voor een tijdsduur van ten hoogste één maand, aanvangende op de op het certificaat vermelde vervaldatum.

(g) Een certificaat verliest zijn geldigheid:

- (i) wanneer de inspecties en onderzoeken niet worden uitgevoerd binnen de perioden aangegeven in de Voorschriften 7(a), 8, 9 en 10(a) van Hoofdstuk I van het Verdrag en van dit Protocol of binnen de verlenging daarvan overeenkomstig de letters (d), (e) of (f) van dit Voorschrift, of
- (ii) wanneer het schip onder de vlag van een andere Regering wordt gebracht. Er wordt slechts dan een nieuw certificaat afgegeven als de Regering die dat afgeeft er ten volle van overtuigd is dat het schip voldoet aan de eisen gesteld in de letters (a) en (b) van Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk. Indien het een overdracht tussen Partijen betreft, moet de Regering van het land welks vlag het schip voorheen gerechtigd was te voeren, de Administratie zo snel mogelijk kopieën toezenden van de certificaten die het schip vóór de overdracht bezat en, indien beschikbaar, kopieën van de desbetreffende onderzoeksrapporten, indien daarom binnen drie maanden na het plaatsvinden van de overdracht wordt verzocht.

Voorschrift 19

Controle

De bestaande tekst van Voorschrift 19 wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(a) Elk schip dat zich in een haven van een andere Partij bevindt, is onderworpen aan controle door bevoegde ambtenaren van deze Regering, voor zover deze controle erop is gericht zekerheid te hebben dat de certificaten afgegeven overeenkomstig de Voorschriften 12 of 13 van Hoofdstuk I van het Verdrag geldig zijn.

(b) Indien deze certificaten geldig zijn, moeten ze worden aanvaard, tenzij er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen dat de toestand van het schip of van zijn uitrusting in belangrijke mate afwijkt van de gegevens van een der certificaten of dat schip en uitrusting niet voldoen aan het bepaalde in de letters (a) en (b) van Voorschrift 11 van dit Hoofdstuk.

(c) In de omstandigheden bedoeld in letter (b) van dit Voorschrift of wanneer een certificaat is verlopen of zijn geldigheid heeft verloren, moet de controlerende ambtenaar zodanige stappen nemen dat het zeker is, dat het schip niet vertrekt, totdat het zonder gevaar voor

schip of opvarenden zee kan kiezen of de haven verlaten met als bestemming een geschikte reparatiewerf.

(d) Ingeval genoemde controle aanleiding geeft tot tussenkomst van welke aard ook, moet de controlerende ambtenaar de Consul, of in diens afwezigheid de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger van de Staat welks vlag het schip gerechtigd is te voeren, terstond schriftelijk op de hoogte stellen van alle omstandigheden waardoor deze tussenkomst werd geacht noodzakelijk te zijn. Daarnaast moeten ook de benoemde experts of de erkende organisaties die verantwoordelijk zijn voor de afgifte van de certificaten op de hoogte worden gesteld. De feiten betreffende de tussenkomst moeten aan de Organisatie worden gerapporteerd.

(e) Behalve de partijen genoemd in letter (d) van dit Voorschrift, moeten de betrokken autoriteiten van de Havenstaat ook aan de autoriteiten van de volgende aanloophaven alle ter zake doende inlichtingen over het schip verstrekken, wanneer zij niet in staat zijn maatregelen te treffen zoals bedoeld in de letters (c) en (d) van dit Voorschrift of als het schip werd toegestaan naar de volgende aanloophaven te gaan.

(f) Bij het uitoefenen van controle overeenkomstig dit Voorschrift dient zoveel mogelijk te worden voorkomen dat een schip onnodig wordt opgehouden. Indien een schip onnodig wordt opgehouden, heeft het recht op vergoeding van geleden verlies of schade.

HOOFDSTUK II-1

CONSTRUCTIE - WATERDICHTHEID EN STABILITEIT, MACHINE-INSTALLATIES EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

DEEL A - ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

De onderstaande tekst wordt aan de bestaande tekst van letter (b) van dit Voorschrift toegevoegd:

(iii) Niettegenstaande het bepaalde in (ii) van deze letter en in (iii) van letter (a) van dit Voorschrift, wordt voor de toepassing van letter (d) van Voorschrift 29 van dit Hoofdstuk onder een nieuw tankschip verstaan een tankschip:

- (1) waarvan het bouwcontract na 1 juni 1979 is gesloten; of
- (2) bij het ontbreken van een bouwcontract, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 1 januari 1980; of

- (3) waarvan de oplevering plaatsvindt na 1 juni 1982; of
- (4) dat een wijziging of verandering van ingrijpende aard heeft ondergaan:
 - (a) waarvoor het contract na 1 juni 1979 is gesloten; of
 - (b) bij ontbreken van een contract, waarvoor de constructiewerkzaamheden zijn aangevangen na 1 januari 1980; of
 - (c) die is voltooid na 1 juni 1982.
- (iv) Voor de toepassing van letter (d) van Voorschrift 29 van dit Hoofdstuk wordt onder een bestaand tankschip verstaan een tankschip dat geen nieuw tankschip is zoals omschreven in (iii) van deze letter.
- (v) Voor de toepassing van (iii) van deze letter wordt de aanpassing van een bestaand tankschip met een draagvermogen van 20.000 metrieke ton of meer aan de eisen van dit Protocol of van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, niet beschouwd als een wijziging of verandering van ingrijpende aard.

Voorschrift 2

Omschrijving

De volgende letters worden aan de bestaande tekst toegevoegd:

(k) Het afstandsbedieningsorgaan is het middel waardoor de veriste roeruitslag wordt overgebracht van de stuurbrug naar de krachtvoorziening van de stuurinrichting;

(l) De hoofdstuurinrichting bestaat uit de machines, de desbetreffende krachtvoorzieningen, indien aanwezig, en hulpstukken en de middelen om het koppel over te brengen op de roerkoning (bijv. de helmstok of het kwadrant) noodzakelijk om de roeruitslag te bewerktstellen waarmee het schip onder normale omstandigheden bestuurd kan worden.

(m) De krachtvoorziening voor de stuurinrichting bestaat uit:

- (i) bij een elektrische stuurinrichting: een elektrische motor met de daarbij behorende elektrische apparatuur;
- (ii) bij een elektro-hydraulische stuurinrichting: een elektrische motor met de daarbij behorende elektrische apparatuur en de daarop aangesloten pomp;
- (iii) bij een andere hydraulische stuurinrichting: een aandrijfmotor met aangesloten pomp.

(n) De hulpstuurinrichting is de uitrusting ter bewerkstelling van de roeruitslag voor de besturing van het schip ingeval de hoofdstuurinrichting onklaar raakt.

DEEL C – MACHINE-INSTALLATIES EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

Voorschrift 29

Stuurinrichting

De volgende letter wordt aan de bestaande tekst toegevoegd:

- (d) Alleen tankschepen.
- (i) Het volgende is van toepassing op ieder nieuw tankschip met een bruto inhoud van 10.000 on of meer, en binnen twee jaar na het in werking treden van dit Protocol ook op ieder bestaand tankschip met een bruto inhoud van 10.000 ton of meer:
 - (1) er moeten twee afstandsbedieningsorganen voor de stuurinrichting zijn, die ieder afzonderlijk vanaf de stuurbrug bediend moeten kunnen worden. Hiervoor is een dubbele uitvoering van stuurrad of stuur niet noodzakelijk. Bij het onklaar raken van het in gebruik zijnde afstandsbedieningsorgaan moet het andere orgaan onmiddellijk vanaf de stuurbrug in werking kunnen worden gesteld. Ieder afstandsbedieningsorgaan moet worden bediend door zijn eigen afzonderlijke stroomkring, gevoed door de stroomkring van de stuurinrichting vanaf een punt binnen de stuurmachinekamer. Valt de elektriciteitsvoorziening naar een afstandsbedieningsorgaan uit, dan moet op de stuurbrug een alarm overgaan. De vereiste alarminstallaties moeten vanaf een duidelijk zichtbare plaats op de stuurbrug een zowel hoorbaar als zichtbaar signaal geven.
 - (2) de hoofdstuurinrichting moet ook vanuit de stuurmachinekamer bediend kunnen worden;
 - (3) in de stuurmachinekamer moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het loskoppelen van het afstandsbedieningsorgaan van de stroomkring;
 - (4) er moeten voorzieningen aanwezig zijn voor de communicatie tussen de stuurbrug en de stuurmachinekamer;
 - (5) de juiste stand van het roer moet op de stuurbrug worden aangegeven. De roerstand moet onafhankelijk van het afstandsbedieningsorgaan kunnen worden aangegeven; en
 - (6) de stand van het roer moet in de stuurmachinekamer afleesbaar zijn.
- (ii) Op ieder nieuw tankschip met een bruto inhoud van 10.000 ton en meer is naast de eisen gesteld in de letters (a) en (d)(i) ook het volgende van toepassing:
 - (1) de hoofdstuurinrichting moet twee of meer gelijke krachtinstallaties omvatten en moet in staat zijn met een of meer krachtinstallatie(s) het roer in beweging te brengen over-

eenkomstig de eisen in (d) (ii) (2) van dit Voorschrift. Voor zover dit redelijk en praktisch uitvoerbaar is, moet de hoofdstuurinrichting zo zijn ingericht dat een enkel defect in de leidingen of in een van de krachtinstallaties de goede werking van het resterende gedeelte van de stuurinrichting niet nadelig beïnvloedt. Alle mechanische koppelingen die deel uitmaken van de stuurinrichting alsmede eventuele mechanische verbindingen met een afstandbedieningsorgaan moeten ten genoegen van de Administratie van degelijke en betrouwbare makelij zijn.

- (2) de hoofdstuurinrichting moet bij de grootst toegestane diepgang van het schip op zee in staat zijn het roer van 35 graden uitslag aan één zijde naar 35 graden uitslag aan de andere zijde te bewegen 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;
- (3) de hoofdstuurinrichting moet werktuiglijk worden bewogen waar dit noodzakelijk is om aan de eisen onder (d) (ii) (2) van dit Voorschrift te voldoen;
- (4) de krachtinstallaties van de hoofdstuurinrichting moeten zodanig zijn uitgevoerd dat zij automatisch in werking treden als de stroom na te zijn uitgevallen weer op gang komt;
- (5) wanneer een van de krachtinstallaties van de stuurinrichting uitvalt, moet er op de stuurbrug een alarm overgaan. Elke krachtinstallatie van de stuurinrichting moet zodanig zijn ingericht dat zij of automatisch of met de hand vanaf een positie op de stuurbrug weer in werking kan worden gesteld; en
- (6) een extra energiestroom die ten minste voldoende moet zijn voor de voeding van een krachtinstallatie voor de stuurinrichting om het roer op de hieronder beschreven wijze te bewegen, maar ook voor de voeding van het bijbehorende afstandsbedieningsorgaan en de roerstandaanwijzer, moet automatisch binnen 45 seconden op gang komen, hetzij vanuit de elektrische noodkrachtbron, hetzij vanuit een andere onafhankelijke krachtbron die zich in de stuurmachinekamer bevindt. Deze onafhankelijke krachtbron mag slechts voor dit doel gebruikt worden en moet voldoende capaciteit hebben om gedurende een half uur onafgebroken energie te leveren. Wanneer de krachtinstallatie van de stuurinrichting gevoed wordt door de extra krachtbron moet zij ten minste in staat zijn om bij de grootst toegestane diepgang van het schip op zee binnen 60 seconden het roer van 15 graden uitslag aan één

zijde naar 15 graden uitslag aan de andere zijde te bewegen terwijl het schip een snelheid heeft die de helft van haar maximum dienstsnelheid bedraagt of 7 knopen, welke van beide de grootste is.

HOOFDSTUK II-2

BOUW – BESCHERMING TEGEN, ALSMEDE OPSPOREN EN BLUSSEN VAN BRAND

DEEL A – ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

Het volgende wordt toegevoegd aan de bestaande tekst van letter (a):

- (iv) Niettegenstaande de bepalingen onder (ii) en (iii) van deze letter wordt voor de toepassing van letter (a) (ii) van Voorschrift 55 en van Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk onder een nieuw tankschip verstaan een tankschip:
 - (1) waarvan het bouwcontract na 1 juni 1979 is gesloten; of
 - (2) bij ontbreken van een bouwcontract, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt na 1 januari 1980; of
 - (3) waarvan de oplevering plaatsvindt na 1 juni 1982; of
 - (4) dat een wijziging of verandering van ingrijpende aard heeft ondergaan:
 - (a) waarvoor het contract na 1 juni 1979 is gesloten; of
 - (b) bij ontbreken van een contract, waarvoor de constructiewerkzaamheden zijn aangevangen na 1 januari 1980;
 - (c) die is voltooid na 1 juni 1982.
- (v) Voor de toepassing van letter (a) (ii) van Voorschrift 55 en van Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk, wordt onder een bestaand tankschip verstaan een tankschip dat geen nieuw tankschip is zoals omschreven in (iv) van deze letter.
- (vi) Voor de toepassing van (iv) van deze letter, wordt de aanpassing van een bestaand tankschip met een draagvermogen van 20.000 metrieke ton of meer aan de eisen van dit Protocol of van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, niet beschouwd als een verandering of wijziging van ingrijpende aard.

Voorschrift 3

Omschrijvingen

De bestaande tekst van letter (v) wordt vervangen door de onderstaande tekst:

- (v) „Leeg scheepsgewicht”: de waterverplaatsing van een schip in tonnen van 1000 kg, zonder lading, brandstof, smeerolie, ballastwater, zoetwater en ketelwater in tanks, voorraden en zonder passagiers, bemanning en hun bezittingen.

Aan de bestaande tekst wordt de volgende letter toegevoegd:

- (x) „Ruwe olie”: alle olie die in natuurlijke staat in de aarde voorkomt en die al dan niet behandeld is om deze geschikt te maken voor vervoer zoals:
- (i) ruwe olie waaruit bepaalde lichte fracties kunnen zijn verwijderd; en
 - (ii) ruwe olie waaraan bepaalde lichte fracties kunnen zijn toegevoegd.

DEEL E – MAATREGELEN TER BEVEILIGING TEGEN BRAND VAN TANKSCHEPEN

Voorschrift 55

Toepassing

De bestaande tekst van dit Voorschrift wordt vervangen door de onderstaande tekst:

- (a) Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald:
- (i) is dit Deel van toepassing op alle nieuwe tankschepen die ruwe olie en aardolieprodukten vervoeren met een vlampunt van niet meer dan 60° C (140° F) (proef met de gesloten cup), zoals bepaald met een goedgekeurd vlampunttoestel en waarvan de dampdruk volgens Reid lager ligt dan de atmosferische druk, alsmede andere vloeibare produkten met een soortgelijk brandrisico, en
 - (ii) moeten daarnaast alle schepen waarop dit Deel betrekking heeft, voldoen aan het gestelde in de Voorschriften 52, 53 en 54 van Hoofdstuk II-2 van het Verdrag, behalve dat vast aangebrachte brandblusinstallaties met verstikkend gas voor ladingruimten niet gebruikt mogen worden op nieuwe tankschepen en op bestaande tankschepen die voldoen aan Voorschrift 60 van dit Hoofdstuk. Op bestaande tankschepen die niet behoeven te voldoen aan Voorschrift 60 kan de Administratie, bij de toepassing van de eisen van letter (f) van Voorschrift 52, een schuiminstallatie aanvaarden die in staat is van binnenuit of van buitenaf schuim in de tanks te brengen. De technische bijzonderheden van de installatie moeten ten genoegen van de Administratie zijn.
- (b) Indien andere ladingen dan die bedoeld in (a) (i) van dit Voorschrift en die extra gevaren van brand opleveren, moeten wor-

den vervoerd, moeten aanvullende veiligheidsmaatregelen worden genomen ten genoegen van de Administratie.

(c) Schepen ingericht voor afwisselend vervoer van olie en stort-ladingen mogen geen vaste lading vervoeren, tenzij alle ladingtanks vrij zijn van olie of gas of tenzij, in ieder afzonderlijk geval, de getroffen voorzieningen ten genoegen van de Administratie zijn.

Voorschrift 60

Bescherming van de ladingtanks

De bestaande tekst van dit Voorschrift wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(a) Voor nieuwe tankschepen met een draagvermogen van 20.000 metrieke ton en meer moet de bescherming van het ladingtankdek en de ladingtanks worden verkregen door middel van een vast aangebrachte dekschuimininstallatie en een vast aangebrachte inert-gasinstallatie overeenkomstig de vereisten van de Voorschriften 61 en 62 van Hoofdstuk II-2 van het Verdrag, behalve dat de Administratie, overeenkomstig Voorschrift 5 van Hoofdstuk I van het Verdrag, in plaats van deze installaties, na aandacht te hebben geschonken aan de indeling en uitrusting van het schip, andere combinaties van vast aangebrachte installaties kan aanvaarden, indien zij een aan de bovengenoemde installaties gelijkwaardige bescherming bieden.

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

- (i) in staat zijn brandende aan dek gevloede olie te blussen en tevens de ontsteking van nog niet brandende aan dek gevloede olie te voorkomen; en
- (ii) in staat zijn branden in opengereten tanks te bestrijden.

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

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

(d) Elk bestaand tankschip met een draagvermogen van 20.000 metrieke ton of meer waarin ruwe olie wordt vervoerd, moet worden uitgerust met een inert-gasinstallatie, die voldoet aan de vereisten van letter (a) van dit Voorschrift, en wel:

- (i) wat betreft een tankschip met een draagvermogen van 70.000 metrieke ton of meer, uiterlijk twee jaar na de datum waarop dit Protocol in werking treedt; en

- (ii) wat betreft een tankschip met een draagvermogen van minder dan 70.000 metrieke ton, uiterlijk vier jaar na de datum waarop dit Protocol in werking treedt, met die uitzondering dat de Administratie bestaande tankschepen met een draagvermogen van minder dan 40.000 metrieke ton die niet zijn uitgerust met tankwasmachines die ieder een capaciteit hebben van meer dan 60 kubieke meter per uur, kan vrijstellen van de eisen van deze letter, indien het, rekening houdend met de bijzonderheden van het ontwerp van het schip, onredelijk en onmogelijk zou zijn om deze eisen toe te passen.
- (e) Elk bestaand tankschip met een draagvermogen van 40.000 metrieke ton of meer waarin andere dan ruwe olie wordt vervoerd en elk bestaand tankschip met een draagvermogen van 20.000 metrieke ton of meer waarin andere dan ruwe olie wordt vervoerd, dat is uitgerust met tankwasmachines die ieder een capaciteit hebben van meer dan 60 kubieke meter per uur, moet worden uitgerust met een inert-gasinstallatie, die voldoet aan de eisen van letter (a) van dit Voorschrift, en wel:
- (i) wat betreft een tankschip met een draagvermogen van 70.000 metrieke ton of meer, uiterlijk twee jaar na de datum waarop dit Protocol in werking treedt; en
- (ii) wat betreft een tankschip met een draagvermogen van minder dan 70.000 metrieke ton, uiterlijk vier jaar na de datum waarop dit Protocol in werking treedt.
- (f) Elk tankschip waarvan de ladingtank schoongemaakt wordt door wassen met ruwe olie, moet zijn uitgerust met een inert-gasinstallatie die voldoet aan de eisen van Voorschrift 62 van Hoofdstuk II-2 van het Verdrag, en met vaste tankwasmachines.
- (g) Alle tankschepen die zijn uitgerust met een vaste inert-gasinstallatie moeten zijn voorzien van een ullage systeem van het gesloten type.
- (h) Elk nieuw tankschip met een bruto inhoud van 2.000 ton of meer dat niet onder de bepalingen van letter (a) van dit Voorschrift valt, moet zijn voorzien van een schuiminstallatie die in staat is van binnenuit of van buitenaf schuim in de tanks te brengen. De technische bijzonderheden van de installatie moeten ten genoegen van de Administratie zijn.

HOOFDSTUK V

VEILIGHEID VAN NAVIGATIE

Voorschrift 12

Navigatiemiddelen aan boord van schepen

De bestaande tekst van letter (a) wordt vervangen door de onderstaande tekst:

(a) Alle schepen met een bruto inhoud van 1600 ton of meer, maar van minder dan 10.000 ton inhoud moeten zijn voorzien van ten minste één radarinstallatie. Alle schepen met een bruto inhoud van 10.000 ton of meer moeten zijn voorzien van ten minste twee radarinstallaties, die onafhankelijk van elkaar kunnen werken. Alle radarinstallaties die in overeenstemming met dit Voorschrift zijn aangebracht, moeten van een door de Administratie goedgekeurd type zijn en voldoen aan operationele normen die niet lager zijn dan die welke door de Organisatie zijn aanvaard. Op de brug van deze schepen moeten voorzieningen aanwezig zijn voor het uitzetten van de afgelezen radarwaarnemingen.

Voorschrift 19

Gebruik van de automatische stuurinrichting

De volgende letter wordt aan de bestaande tekst toegevoegd:

(d) Na langdurig gebruik van de automatische stuurinrichting en vóór het binnenvaren van gebieden waar bij de navigatie extra voorzichtigheid geboden is, moet de handbesturing beproefd worden.

De volgende nieuwe Voorschriften worden aan dit Hoofdstuk toegevoegd:

Voorschrift 19-1

Werking van de stuurinrichting

In gebieden waar bij de navigatie extra voorzichtigheid geboden is, moeten schepen meer dan één krachtinstallatie van de stuurinrichting tegelijk in bedrijf hebben indien dat bij dergelijke installaties mogelijk is.

Voorschrift 19-2

Stuurinrichting – Beproevingen en oefeningen

(a) Binnen 12 uur voor vertrek moet de stuurinrichting van het schip door de bemanning gecontroleerd en beproefd worden. Waar van toepassing, moet de beproevingsprocedure de werking van de volgende onderdelen omvatten:

- (i) de hoofdstuurinrichting;
- (ii) de hulpstuurinrichting;
- (iii) de afstandsbedieningsorganen;
- (iv) de bedieningsplaatsen op de stuurbrug;
- (v) de noodkrachtvoorziening;
- (vi) de roerstandaanwijzing ten opzichte van de werkelijke stand van het roer;
- (vii) de alarminstallaties voor storingen in de afstandsbedieningsorganen; en
- (viii) de alarminstallaties voor storingen in de stuurinrichting.

- (b) De beproevingen en oefeningen moeten omvatten:
- (i) de volledige uitslag van het roer overeenkomstig het vereiste vermogen van de stuurinrichting;
 - (ii) een visuele inspectie van de stuurinrichting en haar verbindingen; en
 - (iii) de werking van de voorzieningen voor communicatie tussen de stuurbrug en de stuurmachinekamer.
- (c) (i) Eenvoudige gebruiksaanwijzingen met een blokdiagram waarop de overschakelingsprocedures voor de afstandsbedieningsorganen en de krachtinstallaties zijn aangegeven, moeten voortdurend op zichtbare plaatsen op de stuurbrug en in de stuurmachinekamer aanwezig zijn.
- (ii) Alle officieren die betrokken zijn bij de werking en/of het onderhoud van de stuurinrichting moeten vertrouwd zijn met de werking daarvan en met de procedures voor het overschakelen van het ene systeem op het andere systeem.
- (d) Behalve de routinecontroles en -beproevingen voorgeschreven in de letters (a) en (b) van dit Voorschrift, moeten er iedere drie maanden ten minste eenmaal oefeningen met de noodstuurinrichting plaatsvinden ten einde ervaring op te doen met de procedures voor het gebruik ervan. Deze oefeningen moeten de directe bediening vanuit de stuurmachinekamer, de communicatieprocedure met de stuurbrug en, waar van toepassing, de werking van de extra stroomvoorzieningen omvatten.
- (e) De Administratie kan schepen die regelmatig reizen van korte duur maken, ontheffen van de verplichting tot het uitvoeren van de controles en beproevingen voorgeschreven in de letters (a) en (b) van dit Voorschrift. Zodanige schepen moeten deze controles en beproevingen ten minste eenmaal per week uitvoeren.
- (f) De datum waarop de controles en beproevingen voorgeschreven in de letters (a) en (b) van dit Voorschrift zijn uitgevoerd en de datum en bijzonderheden van de oefeningen met de noodstuurinrichting voorgeschreven in letter (d) van dit Voorschrift moeten worden aangekend in een dagboek, dat daartoe door de Administratie wordt voorgeschreven.
-

Bijlage

Model van een Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschepen

Aan het huidige model wordt het volgende aanhangsel toegevoegd:

**BIJLAGE BIJ HET VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT
VOOR VRACHTSCHEPEN**

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

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

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

Scheepstype:

Tankschip waarin ruwe olie wordt vervoerd *

Tankschip waarin andere olie dan ruwe olie wordt vervoerd *

Tankschip waarin ruwe olie/andere olie wordt vervoerd *

Vrachtschip (geen tankschip) waarin olie wordt vervoerd *

Datum van het bouwcontract of van het contract voor veranderingen
of wijzigingen van ingrijpende aard

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich in een
soortgelijk stadium bevond of waarop de werkzaamheden voor ver-
anderingen of wijzigingen van ingrijpende aard zijn begonnen

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Dit Aanhangsel moet blijvend aan het Veiligheidsconstructiecertificaat
worden gehecht.

Datum van oplevering of voltooiing van veranderingen of wijzigingen van ingrijpende aard

HIERBIJ VERKLAAR IK:

dat het schip overeenkomstig Voorschrift 10 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, is onderzocht; en

dat het onderzoek aantoonde, dat de toestand van de romp, de werktuigen en toebehoren, zoals omschreven in het hiervoor genoemde Voorschrift, in alle opzichten voldoende was en dat het schip voldeed aan de eisen van het Protocol.

Dit certificaat blijft geldig tot afhankelijk van tussentijdse onderzoeken met tussenpozen van

Uitgereikt te
(Plaats van afgifte van het certificaat)

..... 19...
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar belast met het uitreiken van het certificaat)

(Zegel of stempel van de Autoriteit belast met het uitreiken van het certificaat)

TUSSENTIJD'S ONDERZOEK

Hierbij verklaar ik dat een tussentijds onderzoek zoals vereist in Voorschrift 10 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, aantoonde dat dit schip voldeed aan de ter zake dienende eisen van dat Protocol.

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Volgend tussentijds onderzoek te houden op

.....
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Volgend tussentijds onderzoek te houden op

.....
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Volgend tussentijds onderzoek te houden op

.....
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

.....
(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Model van een Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen

Aan het huidige model wordt het volgende aanhangsel toegevoegd:

**BIJLAGE BIJ HET UITRUSTINGSCERTIFICAAT
VOOR VRACHTSCHEPEN**

(Officieel zegel)

(Land)

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het

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

Naam van het schip	Onder- scheidings- nummer of letters	Haven van Registratie	Draagvermo- gen van het schip (in metrieke tonnen	Bouwjaar

Scheepstype:

Tankschip waarin ruwe olie wordt vervoerd *

Tankschip waarin andere olie dan ruwe olie wordt vervoerd *

Tankschip waarin ruwe olie/andere olie wordt vervoerd *

Vrachtschip (geen tankschip) waarin olie wordt vervoerd *

Datum van het bouwcontract of van het contract voor veranderingen
of wijzigingen van ingrijpende aard

Datum waarop de kiel werd gelegd of waarop de bouw zich in een
soortgelijk stadium bevond of waarop de werkzaamheden voor ver-
anderingen of wijzigingen van ingrijpende aard zijn begonnen

Datum van oplevering of voltooiing van veranderingen of wijzigingen
van ingrijpende aard

* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Dit Aanhangsel moet blijvend aan het Uitrustingscertificaat worden gehecht.

HIERBIJ VERKLAAR IK:

dat het schip overeenkomstig Voorschrift 8 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, is onderzocht; en

dat het onderzoek aantoonde, dat de toestand van de romp, de werktuigen en toebehoren, zoals omschreven in het hiervoor genoemde Voorschrift, in alle opzichten voldoende was en dat het schip voldeed aan de eisen van het Protocol.

Dit certificaat blijft geldig tot afhankelijk
van tussentijdse onderzoeken met tussenpozen van

Uitgereikt te
(Plaats van afgifte van het certificaat)

..... 19... ..
(Handtekening van de bevoegde ambte-
naar belast met het uitreiken van het
certificaat)

(Zegel of stempel van de Autoriteit belast met het uitreiken
van het certificaat)

TUSSENTIJD'S ONDERZOEK

Hierbij verklaar ik dat een tussentijds onderzoek zoals vereist in Voorschrift 8 van Hoofdstuk I van het Protocol van 1978 bij het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, aantoonde dat dit schip voldeed aan de ter zake dienende eisen van dat Protocol.

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Volgend tussentijds onderzoek te houden op

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

Volgend tussentijds onderzoek te houden op
.....

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

Overeenkomstig Voorschrift 14 van het Verdrag is de geldigheids-
duur van dit Certificaat verlengd tot

Getekend
(Handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Plaats

Datum

(Zegel of stempel van de Autoriteit)

D. PARLEMENT

Het Protocol, met Bijlage, heeft ingevolge artikel 60, tweede lid, van de Grondwet de goedkeuring der Staten-Generaal alvorens te kunnen worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring is voorzien in artikel IV van het Protocol.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol, met Bijlage, zullen ingevolge artikel V, eerste lid, in werking treden zes maanden na de datum waarop niet minder dan vijftien Staten, waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder dan vijftig procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, Partij bij dit Protocol zijn geworden overeenkomstig artikel IV. Ingevolge het bepaalde aan het slot van genoemd lid zal het Protocol niet in werking treden voordat het Verdrag van 1974 in werking is getreden.

J. GEGEVENS

Het onderhavige Protocol is tot stand gekomen tijdens een door de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie bijeengeroepen Internationale Conferentie inzake tankerveiligheid en voorkoming van verontreiniging, welke Conferentie van 6 tot 17 februari 1978 te Londen werd gehouden.

De Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie is opgericht bij een op 6 maart 1948 te Genève totstandgekomen Verdrag, waarvan de tekst is geplaatst in *Stb.* J 93; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1978, 63.

Van het op 1 november 1974 te Londen totstandgekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage, waarop dit Protocol een aanvulling is, is de tekst geplaatst in *Trb.* 1976, 157; voor de vertaling zie *Trb.* 1977, 77.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco totstandgekomen Handvest der Verenigde Naties, naar welk Handvest in artikel VII, derde lid, van het Protocol wordt verwezen, zijn tekst en vertaling geplaatst in *Stb.* F 321; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1973, 156.

Uitgegeven de *negenentwintigste* december 1978.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
C. A. VAN DER KLAUW

