50 (1974) Nr. 6

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1985 Nr. 155

A. TITEL

Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, met Bijlage;
Londen, 1 november 1974

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van Verdrag en Bijlage zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 157.
Voor wijzigingen in de Bijlage zie *Trb.* 1983, 32 en 173 en rubriek J hieronder.

Bij proces-verbaal van correctie van 16 april 1985 heeft de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie medegedeeld dat een aantal correcties in de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse tekst van de Bijlage bij het Verdrag, zoals gewijzigd op 20 november 1981, (tekst in *Trb.* 1983, 173) zijn aanvaard.
De correcties in de Engelse, respectievelijk de Franse tekst luiden als volgt:

Correcties in de Engelse tekst

Chapter II-1

– in Regulation 41, onder 1.3., dient in de derde regel na „direction" „of rotation" toegevoegd te worden;
– in Regulation 42, onder 2.3.4., dient in de tweede regel „manual fire alarms" vervangen te worden door „manually operated call points";
– in Regulation 43, onder 2.4.4., dient in de tweede regel „manual fire alarms" vervangen te worden door „manually operated call points";
– in Regulation 49, onder 3., dient in de zesde regel „main" toegevoegd te worden voor „machinery space" en voor „machinery control"; onder 5., vierde regel, dient na „thrust" „of the propeller"

toegevoegd te worden; onder 6.1., eerste regel dient voor ,,case'' ,,the'' en onder 6.2., eerste regel, eveneens voor ,,case'' ,,the'' toegevoegd te worden;

Chapter II-2

– in Regulation 3, onder 12., dient in de tweede regel ,,main'' vervangen te worden door ,,mail'';
– in Regulation 4, onder 3.3.2.6., dient in de derde regel ,,room'' vervangen te worden door ,,station'';
– in Regulation 5, onder 2.2., dient in de tweede regel ,,quantity'' vervangen te worden door ,,volume'' en in de derde regel ,,quantities'' door ,,volumes'';
– in Regulation 7, onder 1.2., dient in de tweede regel ,,air-foam equipment'' vervangen te worden door ,,foam applicator unit'';
– in Regulation 11, onder 8., dient in de eerste regel ,,An approved automatic'' vervangen te worden door ,,A fixed'';
– in Regulation 13, onder 2.1., dient in de eerste, tweede, derde en vijfde regel ,,manual'' vervangen te worden door ,,manually operated'';
– in Regulation 20, onder 1., dient in de vijftiende regel ,,national language'' vervangen te worden door ,,official language of the flag State'';
– in Regulation 26, onder 2.2., dient in de eerste regel ,,for the purpose of'' vervangen te worden door ,,For'' en in de negende regel ,,number'' geschrapt te worden; onder 2.2.(1), vierde regel, dient ,,fire control and *recording stations'' vervangen te worden door ,,fire* control rooms and fire-recording stations'', en onder 2.2.(5), derde regel, dient ,,Air space'' vervangen te worden door ,,Air spaces'';
– in Table 26.2, eerste kolom, dient ,,Open deck space'' vervangen te worden door ,,Open deck spaces'';
– *in Regulation 27, onder 2.2.(1), dient in de vierde regel ,,stations''* vervangen te worden door ,,rooms''; en onder 4. in de vierde regel ,,Chapter'' door ,,Part'';
– in Table 27.1, dient de kolom onder (4) als volgt gelezen te worden:

,,A-O

A-O[a])
B-O[e])

A-O[a])
B-O[e])

A-O[a])
B-O[e])''

en de kolom onder (5) onderaan:

,,A-O[a])
B-O[e])

C[e])'';

– in Regulation 32, onder 1.4.3.1., dient in de eerste regel „restricted" vervangen te worden door „low";
– in Regulation 36, dient in de eerste/tweede regel van de aanhef „automatic fire detection" vervangen te worden door „fixed fire detection";
– in Regulation 37, onder 1.4.1., dient in de vierde regel „an automatic" vervangen te worden door „a fixed";
– in Regulation 40, onder 1., dient in de eerste regel „Manual alarms" vervangen te worden door „Manually operated call points";
– in Regulation 42, onder 1., dient in de tweede regel „deck" vervangen te worden door „decks";
– in Regulation 49, onder 3., dient in de eerste regel de komma na „applied" te worden geschrapt;
– in Regulation 51 dient in de eerste regel de komma na „arrangements" te worden geschrapt en ingevoegd te worden „for the ....";
– in Regulation 53, onder 1.3., dient in de vierde regel „by" vervangen te worden door „with"; en onder 2.1., eerste regel 1, „an approved automatic" door „a fixed";
– in Table 54.2. dient in de toelichting bij voetnoot f) in de derde regel „those" vervangen te worden door „meeting the requirements";
– in Regulation 56, onder 6.1., dient in de vijfde regel „25" vervangen te worden door „4"; en onder 6.2. in de achtste en elfde regel „navigating bridge" door „wheelhouse";
– in Regulation 58, onder 4., dient in de vierde/vijfde regel „these Requirements" vervangen te worden door „this Part";
– in Regulation 59, onder 2.2., dient in de vierde en vijfde regel „gas" vervangen te worden door „vapour"; en onder 3.3. in de achtste regel „tank" te worden geschrapt.
– in Regulation 61 dient onder 1., tweede regel, „cargo tank area" vervangen te worden door „cargo tanks deck area"; onder 2., derde regel, „tank" te worden geschrapt; onder 3.1., eerste regel, na „cargo" „tanks" ingevoegd te worden (tweemaal); onder 8., derde regel, „*l*" vervangen te worden door „*l*/minute" en het laatste gedeelte van de zevende regel gelezen te worden als „....at any part of the cargo tanks deck area.";
– in Regulation 62, onder 9.1., dient het begin van de derde regel als volgt gelezen te worden „....paragraphs 19.3 and 19.4."; onder 10.2., tweede regel, „tank" te worden geschrapt; onder 20.1. de laatste regel als volgt te worden gelezen „10.7, 10.9, 11.3, 11.4, 12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 and 19.8"; en onder 20.2. de tweede/derde regel als volgt: „: 3.2, 6.3, 7.4, 12, 13.1, 13.2 and 14.2.";

Chapter V

– in Regulation 12, onder (m), dient in de tweede regel „all" te worden geschrapt;

– in Regulation 18 dient de aanhef als volgt te worden gelezen ,,VHF radiotelephone stations''.

Correcties in de Franse tekst

Chapitre II-1

– in Règle 9, onder 1., dient in de zevende regel ,,évacuation'' vervangen te worden door ,,élimination''.
– in Règle 10, onder 1., dient in de eerste regel ,,Tous les'' vervangen te worden door ,,Les'';
– in Règle 11, onder 2., dient in de eerste regel ,,Tous les'' vervangen te worden door ,,Les'';
– in Règle 29, onder 5.1., dient in de derde regel ,,courant'' vervangen te worden door ,,cette alimentation'';
– in Règle 42, onder 1.3., dient in de tweede regel ,,connexe'' vervangen te worden door ,,associé'';
– in Règle 45, onder 5.3., dient in de tweede regel na ,,signaux'' een komma geplaatst te worden;

Chapitre II-2

– in Règle 4, onder 3.3.2.8., dient in de vijfde regel ,,de la pompe d'incendie de secours'' vervangen te worden door ,,où se trouve ladite source d'énergie'';
– in Règle 5, onder 1.7., dient in de tweede regel ,,les gaz'' vervangen te worden door ,,le gaz''; onder 3.5.1. in de vierde regel ,,et'' te worden geschrapt; onder 5.2. in de tweede regel ,,des locaux'' vervangen te worden door ,,de locaux'' en onder 5.3. in de tweede regel ,,des espaces'' door ,,d'espaces'';
– in Règle 11, onder 4.3., dient in de derde regel ,,de chaleur'' vervangen te worden door ,,d'énergie''; en onder 5. in de tweede/derde regel ,,à un endroit où elles ne risquent pas'' door ,,de façon à ne pas risquer'';
– in Règle 12, onder 4.1., dient in de zesde regel na ,,de l'air'' nog toegevoegd te worden ,,dans le réservoir''; onder 8., tweede regel, na ,,un sectionnement'',,verrouillable''; en dient onder 9.3., derde regel, ,,du diffuseur.'' vervangen te worden door ,,de diffuseurs.'';
– in Règle 13, onder 1.12., dient in de eerste regel ,,recharge'' gelezen te worden als ,,rechange'';
– in Règle 15, onder 6., dient de vijfde en zesde als volgt gelezen te worden: ,,En particulier, elles ne doivent pas se trouver dans des locaux

de passagers ou de l'équipage."; onder 6.2., dient in de tiende regel na „continu" toegevoegd te worden „et précis";

– in Règle 16, onder 3.1.4., dient in de vierde regel „minutes" vervangen te worden door „mètres";

– in Règle 26, onder 2.2.(1), dient in de zesde regel na „d'incendie et" nog „postes" toegevoegd te worden; onder 2.2. (7) dient in de elfde regel „Grandes armoires" vervangen te worden door „Armoires";

– in Règle 27, onder 2.2.(8), dient in de derde regel na „desservent" een komma te worden geplaatst;

– in Table 27.1 dient de kolom onder (4) als volgt gelezen te worden:

„A-O

A-O[a])
B-O[e])

A-O[a])
B-O[e])

A-O[a])
B-O[e])"

en de kolom onder (5) onderaan:

„A-O[a])
B-O[e])

C[e])";

– in Règle 30, onder 4., dient in de derde regel „à commande méchanique" vervangen te worden door „mues par source d'énergie";

– in Règle 32, onder 1.4.2., dient aan het einde van de tweede regel „matériau incombustible" gelezen te worden als „matériaux incombustibles";

– in Règle 36 dient in de aanhef in de tweede regel „automatique" vervangen te worden door „fixe";

– in Règle 37, onder 1.4.1., dient in de vierde regel „automatique" vervangen te worden door „fixe";

– in Règle 42, onder 5.1., dient de laatste zin na „service" als volgt te worden aangevuld „, à l'exception du dispositif prescrit par la règle 52.1; ou";

– in Règle 43, onder 4., dient in de vierde regel „limitée" vervangen te worden door „limité";

– in Règle 44, onder 2.2.(10), dient de eerste regel als volgt gelezen te worden „Espaces de ponts .....", en de tweede regel „Espaces découverts (situés .....).". De tekst onder 2.2.(11) dient als volgt te worden gelezen: „(11) *Espaces rouliers à cargaison.* Espaces définis à la règle 3.14. Espaces à cargaison conçus pour le transport des véhicules automobiles ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion.";

– in Règle 46, onder 2., dient in de derde regel na „existe" toegevoegd te worden „au moins";

– in Règle 47, onder 1., dient de laatste regel gelezen te worden als volgt: „....situées à l'intérieur des cabines, ...";
– in Règle 53, onder 2.1., dient in de eerste regel „automatique" vervangen te worden door „fixe", in de tweede regel „approuvé" te worden geschrapt; onder 2.3.1., in de twaalfde regel „pouvoir" te worden geschrapt; onder 2.3.4., in de tweede regel „tout" te worden vervangen door „le" en in de derde regel „dans les espaces rouliers à cargaison" te worden geschrapt en dient onder 2.4.2. in de tweede regel de komma na „entouré" te worden geschrapt;
– in Table 54.2 dient in noot g) in de tweede regel „modifié)" gelezen te worden als „modifiée)";
– in Règle 55, onder 4., dient in de vijfde regel „d'extinction" te worden geschrapt;
– in Règle 56, onder 6.1., dient in de zesde regel „25" vervangen te worden door „4";
– in Règle 59 dient de aanhef tot 1. als volgt gelezen te worden „1. *Dégagement des gaz des citernes à cargaison";* dient onder 1.7.2., in de derde regel „se trouvent" gelezen te worden als „se trouve": dient onder 1.9.3., in de zesde regel „se trouvent" gelezen te worden als „se trouve"; dient onder 1.9.4., in de tweede/derde regel „de la citerne" gelezen te worden als „des citernes"; dient onder 3.3., in de tiende/elfde regel „des citernes à" gelezen te worden als „de la";
– in Règle 60, onder 1., vierde regel, onder 2., tweede regel en onder 8., tweede regel, dient „d'extinction" te worden geschrapt;
– in Règle 61 dient in de aanhef *„d'extinction"* te worden geschrapt; dient onder 1., in de tweede regel „tranche" vervangen te worden door „surface du pont"; dient onder 2., in de eerste regel „d'extinction" te worden geschrapt; dient eveneens in de eerste/tweede regel „être d'un fonctionnement" vervangen te worden door „permettre une mise en oeuvre"; en dient in de vierde regel „des citernes à" vervangen te worden door „de la";
– in Règle 62, onder 7.3., dient in de derde regel „essai" vervangen te worden door „épreuve"; onder 9.1., derde regel, dient „19.2 et 19.3" vervangen te worden door „19.3 et 19.4"; onder 10.2., in de tweede regel dient „des citernes à" vervangen te worden door „de la"; onder 10.7., in de derde regel dient „essai" vervangen te worden door „épreuve"; onder 13.4.1., in de zevende regel dient „à installer" vervangen te worden door „avec"; onder 16.1.2., tweede regel, dient na „refoulement" te worden toegevoegd „de la ou"; dient onder 20.1., de laatste regel gelezen te worden als „12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 et 19.8;"; en dient onder 20.2. de laatste regel te worden gelezen als „3.2, 6.3, 7.4, 12, 13.1, 13.2 et 14.2.";

Chapitre V

– in Règle 19-2, onder a) vii), in de eerste regel dient na „défaut" te

worden toegevoegd ,,de l'alimentation en énergie''; onder c)i) in de derde regel dient ,,des'' vervangen te worden door ,,les''.

Onlangs zijn door de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie in de Engelse tekst van de Bijlage bij het Verdrag, zoals gewijzigd op 20 november 1981 (tekst in *Trb.* 1983, 173), de volgende correcties aangebracht:
in Regulation 16 is ,,the ducts are'' geplaatst,
onder 3.1.1., voor ,,constructed'',
onder 3.1.2., voor ,,suitably'',
onder 3.1.3., voor ,,fitted'',
onder 3.1.4., voor insulated'',
onder 3.2.1., voor ,,constructed'',
onder 3.2.2., voor ,,insulated'',
onder 4.2.2., voor ,,are'';
in Regulation 16, punten 3 en 4, zijn voorts de correcties aangebracht die reeds zijn opgenomen in de noten 1 op blz. 256 en 258 van *Trb.* 1983, 173.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1983, 32 en 173 en rubriek J hieronder.

De vertaling in het Nederlands van de wijzigingen in de Bijlage bij het Verdrag dient als volgt aangepast te worden:

HOOFDSTUK II-1

– in Voorschrift 49, onder 3., dient in de zevende regel voor ,,voortstuwingsruimte'' en voor ,,controlekamer'' toegevoegd te worden ,,hoofd-''; onder 5. dient in de vierde regel na ,,stuurdruk'' toegevoegd te worden ,,van de schroef'';

HOOFDSTUK II-2

– in Voorschrift 20, onder 1., dient in de zestiende regel na de punt ingevoegd te worden:
,,Zulke plannen en boekjes dienen gesteld te zijn in de officiële taal van de vlaggestaat.'';
– in Voorschrift 26, onder 2.1., dient in de elfde regel ,,het'' vervangen te worden door ,,de'' en in de twaalfde regel ,,nummer'' te worden geschrapt; onder 2.2.(1) dient in de vijfde regel ,,stations'' vervangen te

worden door „ruimten" en dient voor „brandmelding" „stations voor" ingevoegd te worden;

– in Voorschrift 27, onder 2.2.(1), dient in de vijfde regel „stations" vervangen te worden door „ruimten" en voor „brandmelding" „stations voor" ingevoegd te worden;

– in Tabel 27.1. dient de kolom onder (4) gelezen te worden als volgt:

„A-O

A-O[a])
B-O[e])

A-O[a])
B-O[e])

A-O[a])
B-O[e])"

en het eind van de kolom onder (5):

„A-O[a])
B-O[e])

C[e])";

– in Voorschrift 27, onder 4.4., dient in de vierde regel „Hoofdstuk" vervangen te worden door „Deel";

– in Voorschrift 36, dient in de aanhef, in de tweede regel „automatische" vervangen te worden door „vast aangebrachte";

– in Voorschrift 37, onder 1.4.1., dient in de vierde regel „automatische" te worden geschrapt en in de vijfde regel na „type" toegevoegd te worden „vast";

– in Voorschrift 40, onder 1., dient in de eerste regel „Niet automatische" vervangen te worden door „Met de hand te bedienen";

– in Voorschrift 53, onder 2.1., dient in de eerste regel „goedgekeurde automatische" vervangen te worden door „vast aangebrachte";

– in Voorschrift 56, onder 6.1., dient in de vijfde regel „25" vervangen te worden door „4";

– in Voorschrift 58, onder 4., dient in de vierde regel „deze Voorschriften" vervangen te worden door „dit Deel";

– in Voorschrift 59, onder 2.2., dient in de vijfde regel „brandbaar gas" vervangen te worden door „brandbare damp" en in de zevende regel „gasmengsel" door „dampmengsel";

– in Voorschrift 61, onder 2., dient in de derde regel „ladingtankgedeelte" vervangen te worden door „ladinggedeelte"; onder 3.1. dient in de eerste en de tweede regel „ladingdekoppervlak" vervangen te worden door „ladingtankdekoppervlak"; onder 8., dient in de vijfde regel na „400 l" toegevoegd te worden „per minuut";

– in Voorschrift 62, onder 9.1., dient in de derde regel „19.2 en 19.3" vervangen te worden door „19.3 en 19.4"; dient onder 10.2. in de tweede regel „ladingtankgedeelte" vervangen te worden door „lading-

gedeelte", onder 20.1. dient de derde regel na „11.4." gelezen te worden als volgt: „12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 en 19.8;"; en onder 20.2. dient de derde regel na „7.4" gelezen te worden: „12, 13.1, 13.2 en 14.2.".

HOOFDSTUK V

– in Voorschrift 12, onder (m), dient in de tweede regel „alle" te worden geschrapt.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1979, 128.

E. BEKRACHTIGING

Behalve de in *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128 en *Trb.* 1983, 32 en 173 genoemde hebben nog de volgende Staten in overeenstemming met artikel IX, letter b, van het Verdrag een akte van bekrachtiging of goedkeuring bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Bulgarije	2 november 1983
Portugal	7 november 1983
Polen	15 maart 1984
Kongo	10 september 1985

F. TOETREDING

Behalve de in *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128 en *Trb.* 1983, 32 en 173 genoemde hebben nog de volgende Staten in overeenstemming met artikel IX, letter b, van het Verdrag een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Sint Vincent en de Grenadinen	28 oktober 1983
Algerije	3 november 1983
Ierland	29 november 1983
Libanon	29 november 1983
de Verenigde Arabische Emiraten	15 december 1983
Djiboeti	1 maart 1984
Kameroen	14 mei 1984
Thailand	18 december 1984
Pakistan	10 april 1985
Saoedi-Arabië	24 april 1985

Oman	25 april 1985
de Democratische Volksrepubliek Korea[1])	1 mei 1985
Ethiopië	18 juli 1985
Jordanië[2])	7 augustus 1985
Tuvalu	22 augustus 1985
Honduras	24 september 1985

[1]) De Democratische Volksrepubliek Korea wordt door het Koninkrijk der Nederlanden niet erkend.
[2]) Onder de volgende verklaring:
"The accession by the Hashemite Kingdom of Jordan to the International Convention on the Safety of Life at Sea in no way means recognition of or entry into treaty relations with Israel under the said Convention.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1983, 32.

Het Verdrag is door het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland voorts nog toepasselijk verklaard op:

het eiland Man[1])	9 april 1985

[1]) Per 1 juli 1985.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128 en *Trb.* 1983, 32 en 173.
Voor het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zie ook *Trb.* 1984, 12.

Voor het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij het onderhavige Verdrag zie ook *Trb.* 1985, 156.
Het Schepenbesluit 1965 is laatstelijk gewijzigd bij Koninklijk besluit van 24 januari 1985 (*Stb.* 103).

Bij brieven van 7 februari 1984 zijn de op 20 november 1981 tot stand gekomen wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag (zie rubriek J van *Trb.* 1983, 173) medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal.
Deze wijzigingen zijn op 1 september 1984 in werking getreden.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, gelden de wijzigingen voor het gehele Koninkrijk.

Bij resolutie MSC.6(48) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 17 juni 1983 in haar achtenveertigste zitting in overeenstemming met artikel VIII, (b), (iv), van het Verdrag, wijzigingen aangenomen in de Hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en VII van de Bijlage bij het Verdrag.

Overeenkomstig het gestelde in artikel VIII, (b), (v), van het Verdrag heeft de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie op 30 december 1983 deze wijzigingen ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Regeringen ten einde aanvaarding te verkrijgen.

De in het bovengenoemde besluit vervatte wijzigingen behoeven ingevolge additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet, juncto artikel 62, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet naar de tekst van 1972, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

Ingevolge dit besluit zullen de wijzigingen op 1 juli 1986 in werking treden, tenzij vóór 1 januari 1986 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen, hetzij Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloten niet minder dan vijftig percent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

De Engelse tekst[1]) en de vertaling in het Nederlands van bovengenoemd besluit luiden als volgt:

---

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

Resolution MSC.6(48)
adopted on 17 June 1983

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTON FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

The Maritime Safety Committee,

Noting article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, hereafter referred to as "the Convention", concerning the procedure for amending the Annex to the Convention, other than the provisions of chapter I thereof,

Noting further the functions which the Convention confers upon the Maritime Safety Committee for the consideration and adoption of amendments to the Convention,

Having considered at its forty-eighth session amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. Adopts in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention amendments to chapters II-1, II-2, III, IV and VII of the Convention, the texts of which are given in the Annex to the present resolution;

2. Determines in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention that the amendments to chapters II-1, II-2, III, IV and VII shall be deemed to have been accepted on 1 January 1986 unless prior to this date more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention the amendments to chapters II-I, II-2, III, IV and VII shall enter into force on 1 July 1986 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. Requests the Secretary-General in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention to transmit certified copies of the present resolution and the texts of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. Further requests the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

Resolutie MSC.6(48)
aangenomen op 17 juni 1983

AANNEMING VAN WIJZIGINGEN VAN HET INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVENS OP ZEE, 1974

De Maritieme Veiligheidscommissie,

Gelet op artikel VIII(b) van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, hierna te noemen „het Verdrag", betreffende de procedure voor wijziging van de Bijlage bij het Verdrag, behalve van hoofdstuk I hiervan,

Voorts gelet op de taken die ingevolge het Verdrag worden toegekend aan de Maritieme Veiligheidscommissie ter zake van overweging en aanneming van wijzigingen van het Verdrag,

Hebbende overwogen tijdens haar achtenveertigste zitting wijzigingen op het Verdrag als voorgesteld en toegezonden overeenkomstig artikel VIII(b)(i) hiervan,

1. Neemt aan, in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag, wijzigingen van de Hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en VII van het Verdrag, waarvan de tekst staat vermeld in de Bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag, dat de wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en VII worden geacht te zijn aanvaard op 1 januari 1986, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloten niet minder dan 50 procent van de bruto tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen de wijzigingen hebben kenbaar gemaakt;

3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen van de hoofdstukken II-1, II-2, III, IV en VII, na hun aanvaarding overeenkomstig paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 1 juli 1986;

4. Verzoekt de Secretaris-Generaal overeenkomstig artikel VIII(b)(v) van het Verdrag gewaarmerkte afschriften van deze resolutie en de tekst van de wijzigingen vervat in de Bijlage, te doen toekomen aan alle Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974;

5. Verzoekt voorts de Secretaris-Generaal afschriften van de resolu-

tie en de Bijlage hierbij te doen toekomen aan de leden van de Organisatie waarvan de Regeringen geen Partij zijn bij het Verdrag.

De Engelse en de Franse tekst[1]) van de bij het besluit aangenomen wijzigingen luiden als volgt:

---

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

1983 AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

PART I

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION – SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Chapter II-1 of the Convention is replaced by the text of chapter II-1 annexed to resolution MSC.1/XLV), further amended as follows:

Regulation 1

Application

In paragraph 1.1 line 3 delete "1 September 1984" and insert "1 July 1986".

In paragraph 1.3.2 line 2 delete "1 September 1984" and insert "1 July 1986".

Replace the whole of paragraph 2 by:

"Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 1986 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under chapter II-1 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolution MSC.1(XLV), are complied with."

Delete the footnote.

In paragraph 3 lines 4 and 9 delete "1 September 1984" and insert "1 July 1986".

Detete paragraph 5 and renumber paragraph 6 as paragraph 5.

Regulation 3

Definitions relating to Parts C, D and E

In paragraph 18 delete "fiire" and insert "fire".

Amend paragraph 19 as follows: "'Chemical tanker" is a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in either:

.1 chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.4(48), hereinafter referred to as "the International Bulk Chemical Code", as may be amended by the Organization; or

AMENDEMENTS DE 1983 A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

PARTIE 1

CHAPITRE II-1

CONSTRUCTION - COMPARTIMENTAGE ET STABILITE, MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Le chapitre II-1 de la Convention est remplacé par le texte du chapitre II-1 annexé à la résolution MSC.1(XLV), modifié à nouveau comme suit:

Règle 1

Application

Au paragraphe 1.1, ligne 3, supprimer «1er septembre 1984» et insérer «1er juillet 1986».

Au paragraphe 1.3.2, ligne 2, supprimer «1er septembre 1984, le 1er septembre 1984» et insérer «1er juillet 1986, le 1er juillet 1986».

Remplacer le paragraphe 2 en entier par le suivant:

«Sauf disposition expresse contraire, pour les navires construits avant le 1er juillet 1986, l'Administration doit veiller à l'observation des prescriptions applicables en vertu des dispositions du chapitre II-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par la résolution MSC.1(XLV).»

Supprimer la note de bas de page.

Au paragraphe 3, lignes 4, 5 et 10, supprimer «1er septembre 1984» et insérer «1er juillet 1986».

Supprimer le paragraphe 5 et renuméroter le paragraphe 6 qui devient le paragraphe 5.

Règle 3

Définitions relatives aux parties C, D et E

Modifier le paragraphe 19 comme suit:

«Un «navire-citerne pour produits chimiques» est un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés:

.1 au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par le Comité de la sécurité maritime dans la résolution MSC.4(48) et ci-après dénommé le «Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques», tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation; ou

.2 chapter VI of the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.212(VII), hereinafter referred to as "the Bulk Chemical Code", as has been or may be amended by the Organization;

whichever is applicable."

Amend paragraph 20 to read:

""Gas carrier" is a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other products listed in either:

.1 chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.5(48) hereinafter referred to as "the International Gas Carrier Code", as may be amended by the Organization; or

.2 chapter XIX of the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.328(IX), hereinafter referred to as "the Gas Carrier Code", as has been or may be amended by the Organization; whichever is applicable."

Regulation 4

Floodable length in passenger ships

Paragraph 1, line 3 delete "andd" and insert "and".

Regulation 5

Permeability in passenger ships

Amend paragraph 4.1 to read:

"4.1 In the case of special subdivision required in regulation 6.5, the uniform average permeability throughout the portion of the ship forward of or abaft the machinery space shall be 95–35 b/v where:

b = the volume of the spaces below the margin line and above the tops of floors, inner bottom, or peak tanks, as the case may be, which are appropriated to and used as cargo spaces, coal or oil fuel bunkers, storerooms, baggage and mail rooms, chain lockers and fresh water tanks, forward of or abaft the machinery space; and

.2 au chapitre VI du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.212(VII) et ci-après dénommé le «Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques», tel qu'il a été ou pourra être modifié par l'Organisation;
selon le cas.»

Modifier le paragraphe 20 comme suit:

«Un «transporteur de gaz» est un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés:

.1 au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac adopté par le Comité de la sécurité maritime dans la résolution MSC.5(48) et ci-après dénommé le «Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz», tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation; ou

.2 au chapitre XIX du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.328(IX), et ci-après dénommé le «Recueil de règles sur les transporteurs de gaz», tel qu'il a été ou pourra être modifié par l'Organisation;
selon le cas.»

Règle 5

Perméabilité des navires à passagers

Modifier le paragraphe 4.1 comme suit:

«4.1 Dans le cas du compartimentage spécial prescrit à la règle 6.5, la perméabilité uniforme moyenne dans toutes les parties du navire en avant ou en arrière de la tranche des machines doit être égale à 95–35 b/v.

Dans cette formule:

b = le volume des espaces situés en avant ou en arrière de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus de la partie supérieure des varangues, du double fond ou des peaks, selon le cas, et propres à servir de cales à marchandises, de soutes à charbon ou à combustible liquide, de magasins à provisions de bord, de soutes à bagages, à dépêches et colis postaux, de puits aux chaînes et de citernes à eau douce;

v = the whole volume of the portion of the ship below the margin line forward of or abaft the machinery space."

Regulation 6

Permissible length of compartments in passenger ships

Paragraph 2.2, line 2 delete "seervice" and insert "service".
Repace the heading of section 5 by "Special subdivision standards for ships complying with regulation III/20.1.2."
Insert new paragraphs 5.3 and 5.4 as follows:
"5.3 The special provisions regarding permeability given in regulation 5.4 shall be employed when calculating the floodable length curves.
5.4 Where the Administration is satisfied that, having regard to the nature and conditions of the intended voyages compliance with the other provisions of this chapter and of chapter II-2 is sufficient, the requirements of this paragraph need not be complied with."

Regulation 41

Main source of electrical power and lighting systems

Paragraph 1.3, line 3 insert "of rotation" after "direction".

Regulation 42

Emergency source of electrical power in passenger ships

Amend sub-paragraph 2.1.1 to read:
".1 at every muster and embarkation station and over the sides as required by regulations III/11.4 and III/15.7".

Insert new sub-paragraph 2.1.2 to read:
".2 in alleyways, stairways and exits giving access to the muster and embarkation stations, as required by regulation III/11.5".

Renumber sub-paragraphs 2.1.2 to 2.1.7 to read 2.1.3 to 2.1.8.
Paragraph 2.3.4 line 2 delete "manual fire alarms" and insert "manually operated call points".

Regulation 43

Emergency source of electrical power in cargo ships

Paragraph 1.3, line 10 delete "sppace" and insert "space".
Amend paragraph 2.1 to read:

v = le volume total de la partie du navire située au-dessous de la ligne de surimmersion en avant ou en arrière de la tranche des machines.»

Règle 6

Longueur admissible des compartiments des navires à passagers

Remplacer le titre de la section 5 par le suivant:

«Règles spéciales de compartimentage des navires satisfaisant aux dispositions de la règle III/20.1.2.»

Insérer les nouveaux paragraphes 5.3 et 5.4 suivants:

«5.3 Les dispositions spéciales relatives à la perméabilité, énoncées à la règle 5.4, doivent être appliquées lors de la détermination des courbes de la longueur envahissable.

5.4 Lorsque, compte tenu de la nature et des conditions des voyages prévus, l'Administration considère comme suffisante l'application des autres dispositions énoncées dans le présent chapitre et dans le chapitre II-2, il n'est pas nécessaire que soient observées les prescriptions du présent paragraphe.»

Règle 42

Source d'énergie électrique de secours à bord des navires à passagers

Modifier l'alinéa 2.1.1 comme suit:

«.1 de chaque poste de rassemblement et de chaque poste d'embarquement et à l'extérieur le long du bord, conformément aux dispositions des règles III/11.4 et III/15.7;»

Ajouter le nouvel alinéa 2.1.2 suivant:

«.2 des coursives, escaliers et issues donnant accès aux postes de rassemblement et aux postes d'embarquement, conformément aux dispositions de la règle III/11.5;»

Renuméroter les alinéas 2.1.2 à 2.1.7, qui deviennent les alinéas 2.1.3 à 2.1.8.

Règle 43

Source d'énergie électrique de secours à bord des navires de charge

Modifier le paragraphe 2.1 comme suit:

"2.1 For a period of 3 h, emergency lighting at every muster and embarkation station and over the sides as required by regulations III/11.4 and III/15.7."

Paragraph 2.4.4, line 2 delete "manual fire alarms" and insert "manually operated call points".

Regulation 49

Control of propulsion machinery from the navigating bridge

Paragraph 3, line 6 delete "the machinery space" and insert "the main machinery space"

delete "the machinery control room" and insert "the main machinery control room".

Paragraph 5, line 3 insert "of the propeller" after "thrust".

Paragraph 6.1, line 1 delete "in case" and insert "in the case".

Paragraph 6.2, line 1 delete "in case" and insert "in the case".

PART 2

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Chapter II-2 of the Convention is replaced by the text of chapter II-2 annexed to resolution MSC.1(XLV), further amended as follows:

Regulation 1

Application

In paragraph 1.1 line 3 delete "1 September 1984" and insert "1 July 1986".

In paragraph 1.3.2 line 2 delete "1 September 1984" and insert "1 July 1986".

Replace the whole of paragraph 2 by:

"Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 1986 the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolution MSC.1 (XLV), are complied with."

In paragraph 3 lines 4 and 9 delete "1 September 1984" and insert "1 July 1986".

Delete the footnote.

«2.1 Pendant trois heures, l'éclairage de secours de chaque poste de rassemblement et de chaque poste d'embarquement et à l'extérieur le long du bord, conformément aux dispositions des règles III/11.4 et III/15.7.»

Règle 49

Commande de l'appareil propulsif à partir de la passerelle de navigation

Au paragraphe 3, ligne 6, après «local de machines», ajouter «principales».

Au paragraphe 3, ligne 7, après «local de commande des machines», ajouter «principales».

Au paragraphe 5, ligne 3, après «le sens de poussée», ajouter «de l'hélice».

PARTIE 2

CHAPITRE II-2

CONSTRUCTION - PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

Le chapitre II-2 de la Convention est remplacé par le texte du chapitre II-2 annexé à la résolution MSC.1(XLV), modifié à nouveau comme suit:

Règle 1

Application

Au paragraphe 1.1, ligne 3, supprimer «1er septembre 1984» et insérer «1er juillet 1986».

Au paragraphe 1.3.2, ligne 2, supprimer «1er septembre 1984, le 1er septembre 1984» et insérer «1er juillet 1986, le 1er juillet 1986».

Remplacer le paragraphe 2 en entier par le suivant:

«Sauf disposition expresse contraire, pour les navires construits avant le 1er juillet 1986, l'Administration doit veiller à l'observation des prescriptions applicables en vertu des dispositions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par la résolution MSC.1(XLV).»

Supprimer la note de bas de page.

Au paragraphe 3, lignes 4, 6 et 10, supprimer «1er septembre 1984» et insérer «1er juillet 1986».

Regulation 3

Definitions

In paragraph 12 correct "main and specie rooms" to read "mail and specie rooms".

Paragraph 30, amend to:

"'"Chemical tanker" is a tanker constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product of a flammable nature listed in either:

.1 chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.4(48), hereinafter referred to as "the International Bulk Chemical Code", as may be amended by the Organization; or

.2 chapter VI of the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.212(VII), hereinafter referred to as "the Bulk Chemical Code", as has been or may be amended by the Organization;

whichever is applicable."

Paragraph 31 amend to:

"'"Gas carrier" is a tanker constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other products of a flammable nature listed in either:

.1 chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.5(48), hereinafter referred to as "the International Gas Carrier Code", as may be amended by the Organization; or

.2 chapter XIX of the Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk adopted by the Assembly of the Organization by resolution A.328(IX), hereinafter referred to as "the Gas Carrier Code", as has been or may be amended by the Organization; whichever is applicable."

Add an additional paragraph to read:

"32 "Cargo area" is that part of the ship that contains cargo tanks, slop tanks and cargo pump rooms including pump rooms, cofferdams, ballast and void spaces adjacent to cargo tanks and also deck areas throughout the entire length and breadth of the part of the ship over the above-mentioned spaces."

Règle 3

Définitions

Modifier le paragraphe 30 comme suit:

«Un «navire-citerne pour produits chimiques» est un navire-citerne construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides de caractère inflammable énumérés:

.1 au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par le Comité de la sécurité maritime dans la résolution MSC.4(48) et ci-après dénommé le «Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques», tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation; ou

.2 au chapitre VI du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.212(VII) et ci-après dénommé le «Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques», tel qu'il a été ou pourra être modifié par l'Organisation;

selon le cas.»

Modifier le paragraphe 31 comme suit:

«Un «transporteur de gaz» est un navire-citerne construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits de caractère inflammable énumérés:

.1 au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac adopté par le Comité de la sécurité maritime dans la résolution MSC.5(48) et ci-après dénommé le «Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz», tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation; ou

.2 au chapitre XIX du Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac adopté par l'Assemblée de l'Organisation dans la résolution A.328(IX) et ci-après dénommé le «Recueil de règles sur les transporteurs de gaz», tel qu'il a été ou pourra être modifié par l'Organisation;

selon le cas.»

Ajouter la definition supplémentaire suivante:

«32 La «tranche de la cargaison» est la partie du navire qui contient les citernes à cargaison, les citernes à résidus et les chambres des pompes à cargaison, y compris les chambres des pompes, les cofferdams, les ballasts et les espaces vides qui sont contigus aux citernes à cargaison, ainsi que les zones de pont situées sur toute la longueur et toute la largeur de la partie du navire au-dessus des espaces susmentionnés.»

Regulation 4

Fire pumps, fire mains, hydrants and hoses

In paragraph 3.3.2.6 line 3 delete "room" and insert "station".

Regulation 5

Fixed gas fire-extinguishing systems

In paragraph 2.2 line 2 delete "quantity" and insert "volume".
In paragraph 2.2 line 3 delete "quantities" and insert "volumes".

Regulation 6

Fire extinguishers

In paragraph 7 line 2 delete "provideed" and insert "provided".

Regulation 7

Fire-extinguishing arrangements in machinery spaces

In paragraph 1.2 lines 1 and 2 delete "air foam equipment" and insert "foam applicator unit".

Regulation 11

Special arrangements in machinery spaces

In the first line of paragraph 8 amend "An approved automatic fire detection and alarm system" to read "A fixed fire detection and alarm system".

Regulation 12

Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

In paragraph 3 correct "sppaced" to read "spaced".

Regulation 13

Fixed fire detection and fire alarm systems

In paragraph 2.1 lines 1, 2, 3 and 5 delete "Manual" and insert "Manually operated".

Règle 11

Dispositions spéciales dans les locaux de machines

Au paragraphe 8, lignes 1 et 2, remplacer «Un dispositif automatique de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé» par «Un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie».

Regulation 14

Fixed fire detection and fire alarm systems for periodically unattended machinery spaces

In paragraph 1, line 1 amend to read "A fixed fire detection and fire alarm system of an approved type in accordance with the".

Regulation 15

Arrangements for oil fuel, lubricating oil and other flammable oils

Insert a new paragraph 6 to read:
"6 Prohibition of carriage of flammable oils in forepeak tanks
Oil fuel, lubricating oil and other flammable oils shall not be carried in forepeak tanks".

Regulation 20

Fire control plans

Paragraph 1, lines 14 and 15 delete "national language" and insert "official language of the flag State".

Regulation 26

Fire integrity of bulkheads and decks in ships carrying more than 36 passengers

Paragraph 2.2, line 1 delete "for the purpose of" and insert "For".
Line 10 delete "number".
Paragraph 2.2(1), line 4 delete "fire control and recording stations" and insert "fire control rooms and fire-recording stations".
Paragraph 2.2(5), line 3 delete "Air space" and insert "Air spaces".
Table 26.2, line 5 delete "space" and insert "spaces".

Regulation 27

Fire integrity of bulkheads and decks in ships carrying not more than 36 passengers

Paragraph 2.2(1), line 4 delete "station" and insert "rooms".
In Table 27.1, line 2, column 4

Règle 14

Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie pour les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel

Au paragraphe 1, ligne 2, après «d'incendie», ajouter «d'un type approuvé,»

Règle 15

Dispositions relatives aux combustibles liquides, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables

Ajouter le nouveau paragraphe 6 suivant:

«6 Interdiction de transporter des huiles inflammables dans les citernes de coqueron avant

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

Règle 20

Plans concernant la lutte contre l'incendie

Au paragraphe 1, ligne 16, supprimer «langue nationale» et insérer «langue officielle de l'Etat du pavillon.»

Règle 26

Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires transportant plus de 36 passagers

Au paragraphe 2.2(1), ligne 6, entre «matériel d'incendie et» et «de détection d'incendie», ajouter «postes».

Au paragraphe 2.2(5), ligne 4, supprimer «espace découvert situé» et insérer «espaces découverts situés».

Règle 27

Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires ne transportant pas plus de 36 passagers

Au paragraphe 4, lignes 3 et 4, supprimer «le présent chapitre» et insérer «la présente partie».

Dans la table 27.1, ligne 2, colonne 4,

line 3, column 4
line 4, column 4
line 4, column 5
replace B-O[c]) by A-O[a])
A-O[a]) B-O[c])
Paragraph 4, line 4 delete "this chapter" and insert "this part".

Regulation 32

Ventilation systems

Paragraph 1.4.3.1, line 1 delete "restricted" and insert "low".

Replace Regulation 36 by:

"Regulation 36

Fixed fire detection and fire alarm systems
Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

In any ship to which this part applies, there shall be installed throughout each separate zone, whether vertical or horizontal, in all accommodation and service spaces and, where it is considered necessary by the Administration, in control stations, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc., either:

.1 a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 13 and so installed and arranged as to detect the presence of fire in such spaces; or

.2 an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type and complying with the requirements of regulation 12 and so installed and arranged as to protect such spaces and in addition a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13 so installed and arranged as to provide smoke detection in corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces."

Regulation 37

Protection of special category spaces

Amend the text of paragraph 1.4.1 to read:

"1.4.1 An efficient patrol system shall be maintained in special

ligne 3, colonne 4,
ligne 4, colonne 4,
ligne 4, colonne 5, remplacer B-O[e]) par A-O[a])
A-O[a]) par B-O[e])

Règle 32

Systèmes de ventilation

Au paragraphe 1.4.3.1, ligne 2, supprimer «risque réduit» et insérer «faible risque».

Remplacer la règle 36 par la suivante:

«Règle 36

Dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie

Dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie

Sur tout navire auquel s'appliquent les dispositions de la présente partie et à l'intérieur de chacune des zones horizontales ou verticales, les locaux d'habitation et de service et, dans la mesure où l'Administration le juge nécessaire, les postes de sécurité doivent tous, à l'exception de ceux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie tels que les locaux vides, les locaux sanitaires, etc., être pourvus d'une des installations suivantes:

.1 dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de la règle 13 et dont l'installation et la disposition permettent de déceler la présence d'un incendie dans ces locaux; ou

.2 dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de la règle 12 et dont l'installation et la disposition permettent de protéger ces locaux et, en outre, dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de la règle 13 et dont l'installation et la disposition permettent de déceler la présence de fumée dans les coursives, les escaliers et les échappées des locaux d'habitation.»

Règle 37

Protection des locaux de catégorie spéciale

Remplacer le paragraphe 1.4.1 par le suivant:

«1.4.1 Un système efficace de ronde doit être assuré dans les locaux

category spaces. In any such space in which the patrol is not maintained by a continuous fire watch at all times during the voyage there shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13. The fixed fire detection system shall be capable of rapidly detecting the onset of fire. The spacing and location of detectors shall be tested to the satisfaction of the Administration taking into account the effects of ventilation and other relevant factors."

Amend the text of paragraph 2.2.1 to read:

"2.2.1 On any deck or platform, if fitted, on which vehicles are carried and on which explosive vapours might be expected to accumulate, except platforms with openings of sufficient size permitting penetration of petrol gases downwards, equipment which may constitute a source of ignition of flammable vapours and, in particular, electrical equipment and wiring, shall be installed at least 450 mm above the deck or platform. Electrical equipment installed at more than 450 mm above the deck or platform shall be of a type so enclosed and protected as to prevent the escape of sparks. However, if the Administration is satisfied that the installation of electrical equipment and wiring at less than 450 mm above the deck or platform is necessary for the safe operation of the ship, such electrical equipment and wiring may be installed provided that it is of a type approved for use in an explosive petrol and air mixture."

Regulation 40

Fire patrols, detection, alarms and public address systems

Amend paragraphs 1 and 2 to read:

"1 Manually operated call points complying with the requirements of regulation 13 shall be installed".

"2 A fixed fire detection and fire alarm system of an approved type shall be provided".

Regulation 42

Structure

In paragraph 1, second line, amend "deck" to read "decks".

de catégorie spéciale. Lorsqu'il n'est pas prévu de piquet d'incendie en permanence pendant la traversée dans un des locaux de ce type, il convient d'installer un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de la règle 13. Le dispositif fixe de détection d'incendie doit permettre de déceler rapidement un incendie qui se déclare. L'espacement et l'emplacement des détecteurs doivent faire l'objet d'essais jugés satisfaisants par l'Administration compte tenu des effets produits par la ventilation et d'autres facteurs pertinents.»

Remplacer le paragraphe 2.2.1 par le suivant:

«2.2.1 Sur tous les ponts ou sur toutes les plates-formes, s'il en est installé, où sont transportés des véhicules et où des vapeurs explosibles sont susceptibles de s'accumuler, à l'exception des plates-formes munies d'ouvertures suffisantes pour permettre la descente des vapeurs d'essence, le matériel, et notamment le matériel et les câbles électriques, qui risque d'entrainer l'inflammation des vapeurs inflammables doit être installé à 450 millimètres au moins au-dessus du pont ou de la plate-forme. Le matériel électrique installé à plus de 450 millimètres au-dessus du pont ou de la plate-forme doit être d'un type entouré et protégé de façon à empêcher les étincelles de s'échapper. Toutefois, si l'Administration juge qu'il est nécessaire d'installer le matériel et les câbles électriques à moins de 450 millimètres au-dessus du pont ou de la plate-forme pour exploiter le navire en toute sécurité, ceux-ci peuvent être installés, à condition qu'ils soient d'un type approuvé en vue de leur utilisation dans des mélanges explosibles d'essence et d'air.»

Règle 40

Service de ronde, dispositifs de détection de l'incendie, systèmes avertisseurs et systèmes de haut-parleurs

Modifier les paragraphes 1 et 2 comme suit:

«1 Des avertisseurs à commande manuelle conformes aux prescriptions de la règle 13 doivent être installés.

2 Un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé doit être installé.»

Regulation 49

Restricted use of combustible materials

Amend the text of paragraph 3 to read:

"Primary deck coverings, if applied within accommodation and service spaces and control stations, shall be of approved material which will not readily ignite, or give rise to toxic or explosive hazards at elevated temperatures.**"

Regulation 51

Arrangements for gaseous fuel for domestic purposes

Delete comma and insert "for the" after "arrangements".

Regulation 52

Fixed fire detection and fire alarm systems
Automatic sprinkler, fire detection and fire alarm systems

Amend the first three paragraphs to read:

"1 In ships in which method IC is adopted, a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13 shall be so installed and arranged as to provide smoke detection and manually operated call points in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces.

2 In ships in which method IIC is adopted, an automatic sprinkler, fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the relevant requirements of regulation 12 shall be so installed and arranged as to protect accommodation spaces, galleys and other service spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc. In addition, a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements of regulation 13 shall be so installed and arranged as to provide smoke detection and manually operated call points in all corridors, stairways and escape routes within accommodation spaces.

3 In ships in which method IIIC is adopted, a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type complying with the requirements

Règle 49

Utilisation restreinte des matériaux combustibles

Modifier le paragraphe 3 comme suit:

«S'il y a des revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, les sous-couches doivent être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées.[1]»

Règle 52

Dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie

Dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie

Modifier les trois premiers paragraphes comme suit:

«1 A bord des navires utilisant la méthode IC, on doit installer un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de la règle 13. Cette installation doit être disposée de manière que l'on puisse déceler la présence de fumée et qu'il y ait des avertisseurs à commande manuelle dans toutes les coursives, tous les escaliers et toutes les échappées des locaux d'habitation.

2 A bord des navires utilisant la méthode IIC, on doit installer un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions pertinentes de la règle 12. Cette installation doit être disposée de façon à protéger les locaux d'habitation, les cuisines et autres locaux de service, à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie tels que les locaux vides, les locaux sanitaires, etc. On doit en outre installer un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de la règle 13. Cette installation doit être disposée de manière que l'on puisse déceler la présence de fumée et qu'il y ait des avertisseurs à commande manuelle dans toutes les coursives, tous les escaliers et toutes les échappées des locaux d'habitation.

3 A bord des navires utilisant la méthode IIIC, on doit installer un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé,

of regulation 13 shall be so installed and arranged as to detect the presence of fire in all accommodation spaces and service spaces, except spaces which afford no substantial fire risk such as void spaces, sanitary spaces, etc."

Delete paragraph 4.

Regulation 53

Fire protection arrangements in cargo spaces

In paragraph 1.3, line 4, delete "by" and insert "with".

Amend the first sentence of paragraph 2.1 to read: "There shall be provided a fixed fire detection and fire alarm system of an approved type."

Replace paragraph 2.4.2 by the following:

".2 Above a height of 450 mm from the deck and from each platform for vehicles, if fitted, except platforms with openings of sufficient size permitting penetration of petrol gases downwards, electrical equipment of a type so enclosed and protected as to prevent the escape of sparks shall be permitted as an alternative on condition that the ventilating system is so designed and operated as to provide continuous ventilation of the cargo spaces at the rate of at least 10 air changes per hour whenever vehicles are on board."

Regulation 54

Special requirements for ships carrying dangerous goods

In table 54.2, note f, amend ". . . in addition to those enumerated . . . "to read" . . .in addition to meeting the requirements enumerated . . .".

Amend the first sentence in paragraph 2.3 to read: "A fixed fire detection and fire alarm system of an approved type shall be fitted to all enclosed cargo spaces including closed vehicle deck spaces."

Regulation 55

Application

Amend paragraph 2 to read:

"Where liquid cargoes other than those referred to in paragraph 1 or liquefied gases which introduce additional fire hazards are intended to be carried, additional safety measures shall be required to the satisfaction of the Administration, having due regard to the provisions of the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code, the

conforme aux prescriptions de la règle 13. Cette installation doit être disposée de façon à permettre de déceler la présence d'un incendie dans tous les locaux d'habitation et locaux de service, à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie tels que les locaux vides, les locaux sanitaires, etc.»

Supprimer le paragraphe 4.

Règle 53

Dispositifs de protection contre l'incendie dans les espaces à cargaison

Modifier la première phrase du paragraphe 2.1 comme suit:

«Il doit être prévu un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé.»

Remplacer le paragraphe 2.4.2 par le suivant:

«.2 à une hauteur supérieure à 450 millimètres au-dessus du pont ou au-dessus de chaque plate-forme destinée à recevoir des véhicules, s'il en est installé, à l'exception des plates-formes munies d'ouvertures suffisantes pour permettre la descente des vapeurs d'essence, un matériel électrique d'un type entouré, et protégé de telle sorte que des étincelles ne puissent s'en échapper, est autorisé en remplacement, à condition que le système de ventilation soit conçu et exploité de manière à assurer une ventilation continue des espaces à cargaison à un rythme d'au moins dix changements d'air par heure lorsque des véhicules sont à bord.»

Règle 54

Prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses

Modifier la première phrase du paragraphe 2.3 comme suit:

«Tous les espaces à cargaison fermés, notamment les garages fermés, doivent être dotés d'un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé.»

Règle 55

Champ d'application

Modifier le paragraphe 2 comme suit:

«Lorsqu'on envisage de transporter des cargaisons liquides différentes de celles qui sont mentionnées au paragraphe 1 ou des gaz liquéfiés présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration doivent être exigées, compte dûment tenu des

International Gas Carrier Code and the Gas Carrier Code, as appropriate."

Amend paragraph 6 to read:

"Chemical tankers and gas carriers shall comply with the requirements of this part, except where alternative and supplementary arrangements are provided to the satisfaction of the Administration, having due regard to the provisions of the International Bulk Chemical Code, the Bulk Chemical Code, the International Gas Carrier Code and the Gas Carrier Code, as appropriate."

Regulation 56

Location and separation of spaces

Replace the text of the whole regulation by:

"1 Machinery spaces shall be positioned aft of cargo tanks and slop tanks; they shall also be situated aft of cargo pump rooms and cofferdams, but not necessarily aft of the oil fuel bunker tanks. Any machinery space shall be isolated from cargo tanks and slop tanks by cofferdams, cargo pump rooms, oil fuel bunker tanks or permanent ballast tanks. Pump rooms containing pumps and their accessories for ballasting those spaces situated adjacent to cargo tanks and slop tanks and pumps for oil fuel transfer shall be considered as equivalent to a cargo pump room within the context of this regulation, provided that such pump rooms have the same safety standard as that required for cargo pump rooms. However, the lower portion of the pump room may be recessed into machinery spaces of category A to accommodate pumps, provided that the deck head of the recess is in general not more than one third of the moulded depth above the keel, except that in the case of ships of not more than 25,000 tonnes deadweight, where it can be demonstrated that for reasons of access and satisfactory piping arrangements this is impracticable, the Administration may permit a recess in excess of such height, but not exceeding one half of the moulded depth above the keel.

2 Accommodation spaces, main cargo control stations, control stations and service spaces (excluding isolated cargo handling gear

dispositions du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz et du Recueil de règles sur les transporteurs de gaz, selon le cas.»

Modifier le paragraphe 6 comme suit:

«Les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz doivent satisfaire aux dispositions de la présente partie, sauf lorsque des dispositions différentes et complémentaires sont jugées satisfaisantes par l'Administration, compte dûment tenu des dispositions du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques, du Recueil de règles sur les transporteurs de produits chimiques, du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz et du Recueil de règles sur les transporteurs de gaz, selon le cas.»

Règle 56

Emplacement et séparation des locaux

Remplacer la règle 56 en entier par la suivante:

«1 Les locaux de machines doivent être disposés à l'arrière des citernes à cargaison et des citernes à résidus; ils doivent également être disposés à l'arrière des chambres de pompes à cargaison et cofferdams, mais pas nécessairement à l'arrière des soutes à mazout. Tout local de machines doit être séparé des citernes à cargaison et des citernes à résidus par des cofferdams, des chambres de pompes à cargaison, des soutes à mazout ou des citernes à ballast permanentes. Les chambres de pompes contenant des pompes et leurs accessoires pour le ballastage des espaces qui sont contigus aux citernes à cargaison et aux citernes à résidus et des pompes pour le transfert du combustible doivent être considérées comme équivalant à une chambre des pompes à cargaison dans le contexte de la présente règle, à condition que ces chambres des pompes satisfassent à une norme de sécurité identique à celle qui est exigée pour les chambres des pompes à cargaison. Toutefois, la partie inférieure de la chambre des pompes peut être installée dans une niche encastrée dans des locaux de machines de la catégorie A et destinée à recevoir les pompes, à condition que la hauteur de la niche n'excède pas en général le tiers du creux sur quille, étant entendu que, dans le cas des navires dont le port en lourd n'est pas supérieur à 25 000 tonnes, lorsqu'on peut établir que, pour des raisons d'accessibilité et de disposition des tuyautages, cela est impossible dans la pratique, l'Administration peut autoriser une niche d'une hauteur supérieure, mais ne dépassant pas la moitié du creux sur quille.

2 Les locaux d'habitation, les postes principaux de manutention de la cargaison, les postes de sécurité et les locaux de service (à l'exclusion

lockers) shall be positioned aft of all cargo tanks, slop tanks, cargo pump rooms and cofferdams which isolate cargo or slop tanks from machinery spaces but not necessarily aft of the oil fuel bunker tanks. A recess provided in accordance with paragraph 1 need not be taken into account when the position of these spaces is being determined.

3 However, where deemed necessary, accommodation spaces, control stations, machinery spaces other than those of category A, and service spaces may be permitted forward of the cargo area, provided they are isolated from the cargo tanks and slop tanks by cofferdams, cargo pump rooms, oil fuel bunker tanks or permanent ballast tanks and subject to an equivalent standard of safety and appropriate availability of fire-extinguishing arrangements being provided to the satisfaction of the Administration. In addition, where deemed necessary for the safety or navigation of the ship, the Administration may permit machinery spaces containing internal combustion machinery not being main propulsion machinery having an output greater than 375 kW to be located forward of the cargo area provided the arrangements are in accordance with the provisions of this paragraph.

4 In combination carriers only:

.1 The slop tanks are to be surrounded by cofferdams except where the boundaries of the slop tanks where slop may be carried on dry cargo voyages are the hull, main cargo deck, cargo pump room bulkhead or oil fuel bunker tank. These cofferdams shall not be open to a double bottom, pipe tunnel, pump room or other enclosed space. Means shall be provided for filling the cofferdams with water and for draining them. Where the boundary of a slop tank is the cargo pump room bulkhead the pump room shall not be open to the double bottom, pipe tunnel or other enclosed space, however, openings provided with gastight bolted covers may be permitted.

.2 Means shall be provided for isolating the piping connecting the pump room with the slop tanks referred to in paragraph 4.1. The means of isolation shall consist of a valve followed by a spectacle flange or a spool piece with appropriate blank flanges. This arrangement shall be located adjacent to the slop tanks, but where this is unreasonable or impracticable it may be located within the pump room directly after the piping penetrates the bulkhead. A separate pumping and piping arrangement shall be provided for discharging the contents of the slop

des armoires isolées pour les appareils de manutention de la cargaison) doivent être disposés à l'arrière de toutes les citernes à cargaison, citernes à résidus, chambres de pompes à cargaison et de tous les cofferdams qui séparent les citernes à cargaison ou les citernes à résidus des locaux de machines mais pas nécessairement à l'arrière des soutes à mazout. Une niche prévue conformément aux dispositions du paragraphe 1 n'a pas à être prise en considération lorsqu'on détermine l'emplacement de ces locaux.

3 Toutefois, si on le juge nécessaire, les locaux d'habitation, les postes de sécurité, les locaux de machines autres que ceux de la catégorie A et les locaux de service peuvent être autorisés en avant de la tranche de la cargaison à condition qu'ils soient séparés des citernes à cargaison et des citernes à résidus par des cofferdams, des chambres de pompes à cargaison, des soutes à mazout ou des citernes à ballast permanentes et à condition qu'il existe des normes de sécurité équivalentes et des installations d'extinction de l'incendie jugées satisfaisantes par l'Administration. En outre, si elle le juge nécessaire pour la sécurité ou la conduite du navire, l'Administration peut permettre que des locaux de machines contenant des machines à combustion interne autres que des machines propulsives principales et ayant une puissance supérieure à 375 kW soient situés à l'avant de la tranche de la cargaison, à condition que les installations soient conformes aux dispositions du présent paragraphe.

4 A bord des transporteurs mixtes uniquement:

.1 Les citernes à résidus doivent être entourées de cofferdams sauf lorsque les parois extérieures des citernes à résidus pouvant transporter des résidus lors des voyages effectués avec une cargaison sèche sont constituées par la coque, le pont principal des citernes à cargaison, une cloison de chambre de pompes à cargaison ou une soute à mazout. Ces cofferdams ne doivent pas s'ouvrir sur un double fond, un tunnel de tuyautages, une chambre de pompes ou un autre espace fermé. Il convient de prévoir des dispositifs permettant de remplir les cofferdams d'eau et de les vidanger. Lorsque la paroi extérieure d'une citerne à résidus est la cloison de la chambre des pompes à cargaison, la chambre des pompes ne doit pas s'ouvrir sur un double fond, un tunnel de tuyautages ou un autre local fermé; toutefois, des ouvertures munies de couvercles boulonnés étanches au gaz peuvent être autorisées.

.2 Des dispositifs doivent être prévus pour isoler les tuyautages reliant la chambre des pompes aux citernes à résidus visées au paragraphe 4.1. Les dispositifs d'isolement doivent se composer d'un sectionnement suivi d'un joint à éclipse ou d'une manchette de raccordement munie de brides d'obturation appropriées. Ce dispositif doit être contigu aux citernes à résidus; toutefois, dans les cas où cela n'est pas raisonnable ou possible dans la pratique, il peut être placé à l'intérieur de la chambre des pompes immédiatement après l'endroit où

tanks directly over the open deck when the ship is in the dry cargo mode.

.3 Hatches and tank cleaning openings to slop tanks shall only be permitted on the open deck and shall be fitted with closing arrangements. Except where they consist of bolted plates with bolts at watertight spacing, these closing arrangements shall be provided with locking arrangements which shall be under the control of the responsible ship's officer.

.4 Where cargo wing tanks are provided, cargo oil lines below deck shall be installed inside these tanks. However, the Administration may permit cargo oil lines to be placed in special ducts which shall be capable of being adequately cleaned and ventilated and be to the satisfaction of the Administration. Where cargo wing tanks are not provided cargo oil lines below deck shall be placed in special ducts.

5 Where the fitting of a navigation position above the cargo area is shown to be necessary, it shall be for navigation purposes only and it shall be separated from the cargo tank deck by means of an open space with a height of at least 2 m. The fire protection of such a navigation position shall in addition be as required for control spaces in regulation 58.1 and 58.2 and other provisions, as applicable, of this part.

6 Means shall be provided to keep deck spills away from the accommodation and service areas. This may be accomplished by provision of a permanent continuous coaming of a suitable height extending from side to side. Special consideration shall be given to the arrangements associated with stern loading.

7 Exterior boundaries of superstructures and deckhouses enclosing accommodation and including any overhanging decks which support such accommodation, shall be insulated to "A-60" standard for the whole of the portions which face the cargo area and for 3 m aft of the front boundary. In the case of the sides of those superstructures and deckhouses, such insulation shall be carried as high as is deemed necessary by the Administration.

8.1 Entrances, air inlets and openings to accommodation spaces, service spaces and control stations shall not face the cargo area. They shall be located on the transverse bulkhead not facing the cargo area or on the outboard side of the superstructure or deckhouse at a distance of at least 4% of the length of the ship but not less than 3 m from the end

les tuyautages traversent la cloison. Une installation séparée de pompage et de tuyautages doit être prévue pour déverser le contenu des citernes à résidus directement par-dessus le pont découvert lorsque le navire transporte une cargaison sèche.

.3 Les panneaux et les ouvertures prévus pour le nettoyage des citernes à résidus ne peuvent être installés que sur le pont découvert et doivent être munis de dispositifs de fermeture. Sauf lorsqu'ils sont constitués par des plaques boulonnées dont les boulons sont disposés de manière à les rendre étanches à l'eau, ces dispositifs de fermeture doivent être pourvus de dispositifs de verrouillage placés sous le contrôle de l'officier responsable du navire.

.4 Lorsqu'il y a des citernes à cargaison latérales, les tuyautages à hydrocarbures de cargaison se trouvant sous le pont doivent être installés à l'intérieur de ces citernes. Toutefois, l'Administration peut autoriser l'installation de ces tuyautages dans des conduits spéciaux qui doivent pouvoir être nettoyés et ventilés de façon adéquate et qui doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Lorsqu'il n'y a pas de citernes à cargaison latérales, les tuyautages à hydrocarbures de cargaison sous le pont doivent être situés dans des conduits spéciaux.

5 Lorsque l'installation d'un poste de navigation au-dessus de la tranche de la cargaison s'avère nécessaire, ce poste doit être utilisé exclusivement pour les besoins de la navigation et être séparé du pont des citernes à cargaison par un espace ouvert de hauteur supérieure ou égale à 2 mètres. Les mesures de prévention de l'incendie prises pour ce poste de navigation doivent en outre satisfaire aux prescriptions applicables aux postes de sécurité qui sont énoncées à la règle 58.1 et .2 et aux autres dispositions pertinentes de la présente partie.

6 Des dispositions doivent être prévues pour empêcher les substances répandues sur le pont de pénétrer dans les zones d'habitation et de service. On peut installer à cet effet un surbau continu et permanent d'une hauteur appropriée s'étendant d'un bord à l'autre du navire. On doit prêter une attention particulière aux arrangements prévus en matière de chargement par l'arrière.

7 On doit prévoir une isolation du type «A-60» pour les parois extérieures des superstructures et des roufs délimitant les locaux d'habitation, y compris les ponts en surplomb supportant de tels locaux, sur l'ensemble des surfaces qui donnent sur la tranche de la cargaison et sur 3 mètres à partir de la façade avant pour les parois latérales. Dans le cas des parois latérales des superstructures et des roufs, l'isolation doit être prévue sur la hauteur jugée nécessaire par l'Administration.

8.1 Les entrées, prises d'air et ouvertures des locaux d'habitation, des locaux de service et des postes de sécurité ne doivent pas donner sur la tranche de la cargaison. Elles doivent être disposées sur la paroi transversale qui ne donne pas sur la tranche de la cargaison ou sur la paroi latérale de la superstructure ou du rouf à une distance égale à 4

of the superstructure or deckhouse facing the cargo area. This distance, however, need not exceed 5 m.

8.2 No doors shall be fitted within the limits specified in paragraph 8.1 except that doors to spaces not having access to accommodation spaces, service spaces and control stations may be permitted by the Administration. Such spaces may be cargo control stations, provision rooms and store-rooms. Where such doors are fitted to spaces located aft of the cargo area, the boundaries of the space shall be insulated to "A-60" standard, with the exception of the boundary facing the cargo area. Bolted plates for removal of machinery may be fitted within the limits specified in paragraph 8.1. Wheelhouse doors and wheelhouse windows may be located within the limits specified in paragraph 8.1 so long as they are designed to ensure that the wheelhouse can be made rapidly and efficiently gas and vapour tight.

8.3 Windows and sidescuttles facing the cargo area and on the sides of the superstructures and deckhouses within the limits specified in paragraph 8.1 shall be of the fixed (non-opening) type. Such windows and sidescuttles in the first tier on the main deck shall be fitted with inside covers of steel or other equivalent material."

Regulation 58

Fire integrity of bulkheads and decks

In table 1, note [b]), line 1 – delete "b" and insert "[b])".
Paragraph 4, line 4 delete "these Requirements" and insert "this part"

Regulation 59

Venting, purging, gas freeing and ventilation

Paragraph 2, line 16 delete "gas" and insert "vapour".
line 18 delete "gas" and insert "vapour".
lines 16, 17 and 18 "When . . . level. " forms part of paragraph 2 and must be moved to that paragraph's margin.
Amend paragraph 3.3 as follows.
In the third sentence amend "referred to in Regulation 56.1" to read "referred to in regulation 56.4".
In the fourth sentence amend "cargo tank area" to read "cargo area".

p.100 au moins de la longueur du navire mais non inférieure à 3 mètres de l'extrémité de la superstructure ou du rouf donnant sur la tranche de la cargaison. Toutefois, cette distance n'a pas à être supérieure à 5 mètres.

8.2 Aucune porte ne doit être ménagée dans les limites spécifiées au paragraphe 8.1; toutefois, l'Administration peut autoriser l'installation de portes qui s'ouvrent sur des locaux n'accédant pas directement aux locaux d'habitation, aux locaux de service et aux postes de sécurité, tels que les postes de manutention de la cargaison, les soutes à provision et les magasins. Lorsqu'il existe de telles portes ouvrant sur des locaux situés à l'arrière de la tranche de la cargaison, les parois des locaux doivent être du type «A-60», à l'exception de celle qui donne sur la tranche de la cargaison. Des tapes boulonnées permettant la dépose des machines peuvent être installées dans les limites spécifiées au paragraphe 8.1. Les portes de la timonerie et les fenêtres de celle-ci peuvent être situées dans les limites spécifiées au paragraphe 8.1 dans la mesure où elles sont conçues de manière que la timonerie puisse être rapidement et efficacement rendue étanche aux gaz et aux vapeurs.

8.3 Les fenêtres et hublots qui donnent sur la tranche de la cargaison et sur les parois latérales des superstructures et des roufs dans les limites spécifiées au paragraphe 8.1 doivent être du type fixe (non ouvrant). Ces fenêtres et hublots, lorsqu'ils sont situés dans la première rangée sur pont principal, doivent être munis de tapes intérieures en acier ou en matériau équivalent.»

Règle 58

Intégrité au feu des cloisons et des ponts

Au paragraphe 4, lignes 3 et 4, supprimer «les présentes prescriptions» et insérer «la présente partie».

Règle 59

Dégagement des gaz, balayage, dégazage et ventilation

Au paragraphe 3,3, ligne 7, supprimer «règle 56.1» et insérer «règle 56.4».

Au paragraphe 3.3, lignes 9 et 10, supprimer «tranche des citernes à cargaison» et insérer «tranche de la cargaison».

Regulation 61

Fixed deck foam systems

In paragraph 1 amend "cargo tank area" to read "cargo tanks deck area".

In paragraph 2 amend "cargo tank area" to read "cargo area" in the second sentence.

In paragraph 3.1 amend "cargo deck area" to read "cargo tanks deck area".

In paragraph 7 in the first and second sentence amend "cargo deck" to read "cargo tank deck".

In paragraph 8, third line, amend "400 l" to read "400 l/min". In the fourth sentence amend "any cargo tank deck area" to read "any part of the cargo tanks deck area".

Regulation 62

Inert gas systems

In paragraph 1 delete "non fllammable" and insert "non flammable".

In paragraph 9.1, lines 2 and 3 delete "19.2" and "19.3" and insert "19.3" and "19.4" respectively.

In paragraph 10.2 amend "cargo tank area" to read "cargo area".

Repace paragraph 14.1 by:

"14.1 One or more pressure vacuum breaking devices shall be provided to prevent the cargo tanks from being subject to:

.1 a positive pressure in excess of the test pressure of the cargo tank if the cargo were to be loaded at the maximum rated capacity and all other outlets are left shut; and

.2 a negative pressure in excess of 700 mm water gauge if cargo were to be discharged at the maximum rated capacity of the cargo pumps and the inert gas blowers were to fail.

Such devices shall be installed on the inert gas main unless they are installed in the venting system required by regulation 59.1.1 or on individual cargo tanks."

In paragraph 20.1 amend the last line to read "10.2, 10.7, 10.9, 11.3, 11.4, 12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 and 19.8;"

In paragraph 20.2 amend the last line to read "12, 13.1, 13.2 and 14.2."

Règle 61

Dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont

Au paragraphe 1, ligne 2, supprimer «toute la tranche des citernes à cargaison» et insérer «toute la zone du pont des citernes à cargaison».

Au paragraphe 2, ligne 3, supprimer «tranche des citernes à cargaison» et insérer «tranche de la cargaison».

Règle 62

Dispositif à gaz inerte

Au paragraphe 9.1, ligne 3, supprimer «19.2 et 19.3» et insérer « 19.3 et 19.4».

Au paragraphe 10.2, ligne 2, supprimer «tranche des citernes à cargaison» et insérer «tranche de la cargaison».

Remplacer le paragraphe 14.1 par le suivant:

«14.1 Un ou plusieurs appareils limiteurs de pression/dépression doivent être prévus afin d'empêcher que les citernes à cargaison ne soient soumises à:

.1 une pression supérieure à la pression d'épreuve de la citerne à cargaison, si la cargaison était chargée au débit maximal prévu et que toutes les autres sorties demeurent fermées; et

.2 une dépression supérieure à une colonne d'eau de 700 millimètres, si la cargaison était déchargée au débit maximal prévu des pompes à cargaison et que la ou les soufflantes de gaz inerte tombent en avarie.

Ces appareils doivent être installés sur le collecteur de gaz inerte à moins qu'ils ne soient installés dans le dispositif de dégagement des gaz prescrit par la règle 59.1.1 ou sur chaque citerne à cargaison.»

Au paragraphe 20.1, remplacer les deux dernières lignes par «paragraphes suivants: 3.2, 6.3, 7.4, 8, 9.2, 10.2, 10.7, 10.9, 11.3, 11.4, 12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 et 19.8;»

Au paragraphe 20.2, remplacer la dernière ligne par «dispositions des paragraphes suivants: 3.2, 6.3, 7.4, 12, 13.1, 13.2 et 14.2.»

PART 3

CHAPTER III

The existing text of chapter III is replaced by the following:

LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

PART A – GENERAL

Regulation 1

Application

1 Unless expressly provided otherwise, this chapter shall apply to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 1986.

2 For the purpose of this chapter the term "a similar stage of construction" means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

3 For the purpose of this chapter:

.1 the expression "ships constructed" means "ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction";

.2 the expression "all ships" means "ships constructed before, on or after 1 July 1986"; the expressions "all passenger ships" and "all cargo ships" shall be construed accordingly;

.3 a cargo ship, whenever built, which is converted to a passenger ship shall be treated as a passenger ship constructed on the date on which such a conversion commences.

4 For ships constructed before 1 July 1986, the Administration shall:

.1 ensure that, subject to the provisions of paragraph 4.2 and 4.3, the requirements which are applicable under chapter III of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force prior to 1 July 1986 to new or existing ships as prescribed by that chapter are complied with;

.2 consider the life-saving appliances and arrangements in ships which do not comply with the requirements referred to in paragraph 4.1, with a view to securing, so far as this is reasonable and practicable and as early as possible, substantial compliance with those requirements;

PARTIE 3

CHAPITRE III

Le texte actuel du chapitre III est remplacé par le suivant:

ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

PARTIE A – GENERALITES

Règle 1

Application

1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er juillet 1986 ou après cette date.

2 Aux fins du présent chapitre, l'expression «dont la construction se trouve à un stade équivalent» se réfère au stade auquel:

.1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et

.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 p.100 de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

3 Aux fins du présent chapitre:

.1 l'expression «navires construits» désigne les «navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent»;

.2 l'expression «tous les navires» désigne les «navires construits avant le 1er juillet 1986, le 1er juillet 1986 ou après cette date»; les expressions «tous les navires à passagers» et «tous les navires de charge» doivent s'entendre en conséquence;

.3 un navire de charge, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire à passagers est considéré comme un navire à passagers construit à la date à laquelle cette transformation commence.

4 Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1986, l'Administration doit:

.1 sous réserve des dispositions des paragraphes 4.2 et 4.3, veiller à l'observation des prescriptions qui, en vertu des dispositions du chapitre III de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vigueur avant le 1er juillet 1986, sont applicables aux navires neufs ou existants, ainsi qu'il est prescrit dans ce chapitre;

.2 examiner les engins et dispositifs de sauvetage à bord des navires qui ne satisfont pas aux prescriptions visées au paragraphe 4.1, de manière à obtenir au plus tôt, pour autant que ce soit raisonnable et possible en pratique, l'application de ces prescriptions dans une large mesure;

.3 ensure that when life-saving appliances or arrangements on such ships are replaced or such ships undergo repairs, alterations or modifications of a major character which involve replacement of, or any addition to, their existing life-saving appliances or arrangements, such life-saving appliances or arrangements, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this chapter. However, if a survival craft is replaced without replacing its launching appliance, or vice versa, the survival craft or launching appliance may be of the same type as that replaced;

.4 approve the life-saving appliances to be provided in compliance with paragraph 6. The Administration may permit those life-saving appliances provided on board ships prior to 1 July 1991 not to comply fully with the requirements of this chapter as long as they remain in a satisfactory condition;

.5 except as provided for survival craft and launching appliances referred to in paragraph 4.3, ensure that life-saving appliances replaced or installed on or after 1 July 1991 are evaluated, tested and approved in accordance with the requirements of regulations 4 and 5.

5 With respect to ships constructed before 1 July 1986 the requirements of regulations 8, 9, 10, 18 and 25 and, to the extent prescribed therein, regulation 19 shall apply.

6 With respect to ships constructed before I July 1986 the requirements of regulations 6.2.3, 6.2.4, 21.3, 21.4, 26.3, 27.2, 27.3 and 30.2.7 shall apply not later than 1 July 1991.

Regulation 2

Exemptions

1 The Administration may, if it considers that the sheltered nature and conditions of the voyage are such as to render the application of any specific requirements of this chapter unreasonable or unnecessary, exempt from those requirements individual ships or classes of ships which, in the course of their voyage, do not proceed more than 20 miles from the nearest land.

2 In the case of passenger ships which are employed in special trades for the carriage of large numbers of special trade passengers, such as the pilgrim trade, the Administration, if satisfied that it is impracticable to enforce compliance with the requirements of this chapter, may exempt such ships from those requirements, provided that such ships comply fully with the provisions of:

.1 the rules annexed to the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971; and

.3 veiller à ce que, lorsque les engins ou dispositifs de sauvetage qui se trouvent à bord de ces navires sont remplacés ou que ces navires font l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'une importance majeure qui impliquent le remplacement ou l'adjonction d'engins ou de dispositifs de sauvetage, ces engins ou dispositifs satisfassent aux prescriptions du présent chapitre, pour autant que ce soit raisonnable et possible en pratique. Toutefois, si l'on remplace une embarcation ou un radeau de sauvetage sans remplacer son dispositif de mise à l'eau ou vice versa, l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le dispositif de mise à l'eau peut être du même type que celui qu'il remplace;

.4 approuver les engins de sauvetage prévus en application du paragraphe 6. L'Administration peut admettre que les engins de sauvetage qui existent à bord avant le 1er juillet 1991 ne satisfassent pas intégralement aux prescriptions du présent chapitre, à condition qu'ils demeurent dans un état satisfaisant;

.5 sauf dans les cas prévus pour les embarcations et radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau visés au paragraphe 4.3, veiller à ce que les engins de sauvetage remplacés ou installés le 1er juillet 1991 ou après cette date soient évalués, mis à l'essai et approuvés conformément aux prescriptions des règles 4 et 5.

5 En ce qui concerne les navires construits avant le 1er juillet 1986, les prescriptions des règles 8, 9, 10, 18 et 25 et, dans la mesure prescrite par celle-ci, de la règle 19 doivent s'appliquer.

6 En ce qui concerne les navires construits avant le 1er juillet 1986, les prescriptions des règles 6.2.3, 6.2.4, 21.3, 21.4, 26.3, 27.2, 27.3 et 30.2.7 doivent s'appliquer le 1er juillet 1991 au plus tard.

Règle 2

Exemptions

1 L'Administration peut, si elle considère que le parcours abrité et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter de cette prescription des navires ou des catégories de navires déterminés qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

2 Dans le cas des navires à passagers qui sont utilisés pour des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers, comme le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est impossible en pratique d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, exempter ces navires de l'application des prescriptions en question, à condition qu'ils satisfassent intégralement aux dispositions:

.1 du Règlement annexé à l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux;

.2 the rules annexed to the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.

Regulation 3

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1 Certificated person is a person who holds a certificate of proficiency in survival craft issued under the authority of, or recognized as valid by, the Administration in accordance with the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, in force; or a person who holds a certificate issued or recognized by the Administration of a State not a Party to that Convention for the same purpose as the convention certificate.

2 Detection is the determination of the location of survivors or survival craft.

3 Embarkation ladder is the ladder provided at survival craft embarkation stations to permit safe access to survival craft after launching.

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

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

6 Immersion suit is a protective suit which reduces the body heat-loss of a person wearing it in cold water.

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

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

9 Launching appliance or arrangement is a means of transferring a

.2 du Règlement annexé au Protocole de 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

Règle 3

Definitions

Pour l'application du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire:

1 Une «personne brevetée» est une personne qui est titulaire d'un brevet d'aptitude à la manoeuvre des embarcations et radeaux de sauvetage délivré sous l'autorité de l'Administration ou reconnu par elle comme valide, conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vigueur, ou une personne qui est titulaire d'un brevet délivré ou reconnu par l'Administration d'un Etat non partie à cette convention aux mêmes fins que le brevet de la convention.

2 Le «repérage» est la détermination de la position des survivants ou des embarcations et radeaux de sauvetage.

3 L'«échelle d'embarquement» est l'échelle prévue aux postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage afin de permettre l'accès en toute sécurité à ces embarcations et radeaux après leur mise à l'eau.

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

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

6 Une «combinaison d'immersion» est une combinaison de protection qui réduit la déperdition de chaleur animale d'une personne immergée en eau froide.

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

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

9 Un «engin ou un dispositif de mise à l'eau» est un moyen permettant

survival craft or rescue boat from its stowed position safely to the water.

10 Length is 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. In ships designed with a rake of keel the waterline on which this is measured shall be parallel to the designed waterline.

11 Moulded depth

.1 The moulded depth is the vertical distance measured from the top of the keel to the top of the freeboard deck beam at side. In wood and composite ships the distance is measured from the lower edge of the keel rabbet. Where the form at the lower part of the midship section is of a hollow character, or where thick garboards are fitted, the distance is measured from the point where the line of the flat of the bottom continued inwards cuts the side of the keel.

.2 In ships having rounded gunwales, the moulded depth shall be measured to the point of intersection of the moulded lines of the deck and side shell plating, the lines extending as though the gunwale were of angular design.

.3 Where the freeboard deck is stepped and the raised part of the deck extends over the point at which the moulded depth is to be determined, the moulded depth shall be measured to a line of reference extending from the lower part of the deck along a line parallel with the raised part.

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

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

14 Retrieval is the safe recovery of survivors.

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

16 Short international voyage is an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety. Neither the distance between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination nor the return voyage shall exceed 600 miles. The final port of destination is the last port of call in the scheduled

de mettre à l'eau en toute sécurité depuis sa position d'arrimage une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours.

10 La «longueur» est égale à 96 p.100 de la longueur totale de la flottaison située à une distance du dessus de la quille égale à 85 p.100 du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

11 «Creux sur quille»

.1 Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître-couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

.2 Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

.3 Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie de ce pont se trouve au-dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'à une surface de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèlement à la partie haute de ce pont.

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

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

14 Le «repêchage» est la récupération des survivants en toute sécurité.

15 Un «matériau rétroréfléchissant» est un matériau qui réfléchit dans la direction opposée un faisceau lumineux dirigé sur lui.

16 Un «voyage international court» est un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage peuvent être mis en sécurité. Ni la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ni le voyage de retour ne doivent dépasser 600 milles. Le port final de destination est le dernier port

voyage at which the ship commences its return voyage to the country in which the voyage began.

17 Survival craft is a craft capable of sustaining the lives of persons in distress from the time of abandoning the ship.

18 Thermal protective aid is a bag or suit made of waterproof material with low thermal conductivity.

Regulation 4

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

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

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

.1 are tested, to confirm that they comply with the requirements of this chapter, in accordance with the recommendations of the Organization;[1]) or

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

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

.1 provide safety standards at least equivalent to the requirements of this chapter and have been evaluated and tested in accordance with the recommendations of the Organisation;[2]) or

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

4 Procedures adopted by the Administration for approval shall also

---

[1]) Reference is made to the "Recommendation on testing of life-saving appliances" to be submitted to the Assembly of the Organization at its thirteenth session for adoption.

[2]) Reference is made to the "Code of practice for the evaluation, testing and acceptance of prototype novel life-saving appliances and arrangements" to be submitted to the Assembly of the Organization at its thirteenth session for adoption.

d'escale du voyage prévu à partir duquel le navire entreprend son voyage de retour vers le pays dans lequel le voyage a commencé.

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

18 Un «moyen de protection thermique» est un sac ou une combinaison fabriqué en un matériau imperméable à l'eau et ayant une faible conductivité thermique.

Règle 4

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

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

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

.1 ont été mis à l'essai pour confirmer qu'ils satisfont aux prescriptions du présent chapitre, conformément aux recommandations de l'Organisation;[1] ou

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

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

.1 assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du présent chapitre et ont été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation;[2] ou

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

4 Les procédures d'approbation adoptées par l'Administration

---

[1] Il convient de se reporter à la «Recommandation sur la mise à l'essai des engins de sauvetage, qui sera présentée pour adoption à la treizième session de l'Assemblée de l'Organisation.

[2] Il convient de se reporter au «Recueil de règles pratiques pour l'évaluation, la mise à l'essai et l'acceptation des prototypes d'engins et de dispositifs de sauvetage nouveaux», qui sera présenté pour adoption à la treizième session de l'Assemblée de l'Organisation.

include the conditions whereby approval would continue or would be withdrawn.

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

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

Regulation 5

Production tests

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

PART B – SHIP REQUIREMENTS

SECTION I – PASSENGER SHIPS AND CARGO SHIPS

Regulation 6

Communications

1 Paragraphs 2.3 and 2.4 apply to all ships. With respect to ships constructed before 1 July 1986, paragraphs 2.3 and 2.4 shall apply not later than 1 July 1991.

2 Radio life-saving appliances

2.1 Portable radio apparatus for survival craft

2.1.1 A portable radio apparatus for survival craft complying with the requirements of regulation IV/14 shall be provided. The portable radio apparatus shall be stowed in a protected and easily accessible position ready to be moved to any survival craft in an emergency, except that in the case of a ship with lifeboats stowed in widely separated positions fore and aft, the portable radio apparatus shall be stowed in the vicinity of the lifeboats which are furthest away from the ship's main transmitter.

doivent porter également sur les conditions dans lesquelles l'approbation demeurera valable ou sera retirée.

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

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

Règle 5

Essais en cours de production

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

PARTIE B – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

SECTION I – NAVIRES A PASSAGERS ET NAVIRES DE CHARGE

Règle 6

Communications

1 Les paragraphes 2.3 et 2.4 s'appliquent à tous les navires. En ce qui concerne les navires construits avant le 1er juillet 1986, les paragraphes 2.3 et 2.4 doivent s'appliquer au plus tard le 1er juillet 1991.

2 Engins de sauvetage radioélectriques

2.1 Appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage

2.1.1 Il doit être prévu un appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle IV/14. L'appareil radioélectrique portatif doit être arrimé dans un endroit abrité facilement accessible et être prêt à être emporté dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage en cas de situation critique; toutefois, à bord d'un navire dont les embarcations de sauvetage sont arrimées à des postes très éloignés à l'avant et à l'arrière, l'appareil doit être arrimé à proximité des embarcations de sauvetage qui sont les plus éloignées de l'émetteur principal du navire.

2.1.2 The requirements of paragraph 2.1.1 need not be complied with if a radio installation complying with the requirements of regulation IV/13 is fitted in a lifeboat on each side of the ship or in the stern-launched lifeboat referred to in regulation 26.1.2.1.

2.1.3 On ships engaged on voyages of such duration that in the opinion of the Administration portable radio apparatus for survival craft is unnecessary, the Administration may allow such equipment to be dispensed with.

2.2 Radiotelegraph installation for lifeboats

On passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages:

.1 where the total number of persons on board is more than 199 but less than 1,500, a radiotelegraph installation complying with the requirements of regulation IV/ 13 shall be fitted in at least one of the lifeboats required by regulation 20.1.1.1;

.2 where the total number of persons on board is 1,500 or more, at least one lifeboat on each side shall be so fitted.

2.3 Survival craft emergency position-indicating radio beacons

One manually activated emergency position-indicating radio beacon complying with the requirements of regulation IV/14–1 shall be carried on each side of the ship. They shall be so stowed that they can be rapidly placed in any survival craft other than the liferaft or liferafts required by regulation 26.1.4.

2.4 Two-way radiotelephone apparatus

2.4.1 Two-way radiotelephone apparatus complying with the requirements of regulation IV/14–3 shall be provided for communication between survival craft, between survival craft and ship and between ship and rescue boat. An apparatus need not be provided for every survival craft; however, at least three apparatus shall be provided on each ship. This requirement may be complied with by other apparatus used on board provided such apparatus is not incompatible with the appropriate requirements of regulation IV/14–3.

2.4.2 For ships constructed before 1 July 1986 such apparatus need only comply with the frequency requirements of regulation IV/ 14–3.

3 Distress flares

Not less than 12 rocket parachute flares, complying with the requirements of regulation 35, shall be carried and be stowed on or near the navigating bridge.

2.1.2 Les prescriptions du paragraphe 2.1.1 peuvent ne pas être appliquées si une installation radioélectrique satisfaisant aux prescriptions de la règle IV/13 est montée dans une embarcation de sauvetage de chaque bord du navire ou dans l'embarcation de sauvetage pouvant être mise à l'eau à l'arrière du navire qui est visée à la règle 26.1.2.1.

2.1.3 L'Administration peut accorder une dispense aux navires effectuant des voyages d'une durée telle que, à son avis, un appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage est superflu.

2.2 Installation radiotélégraphique pour embarcations de sauvetage

A bord des navires à passagers effectuant des voyages internationaux qui ne sont pas des voyages internationaux courts:

.1 lorsque le nombre total de personnes à bord est supérieur à 199 mais inférieur à 1500, une installation radiotélégraphique satisfaisant aux prescriptions de la règle IV/13 doit être installée dans l'une au moins des embarcations de sauvetage prescrites à la règle 20.1.1.1;

.2 lorsque le nombre total de personnes à bord est égal ou supérieur à 1500, au moins une embarcation de sauvetage doit être ainsi équipée sur chaque bord.

2.3 Radiobalises de localisation des sinistres pour embarcations et radeaux de sauvetage

Sur chacun de ses bords, le navire doit être muni d'une radiobalise de localisation des sinistres à commande manuelle satisfaisant aux prescriptions de la règle IV/14–1. Ces radiobalises doivent être arrimées de façon à pouvoir être rapidement placées dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage autre que le ou les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 26.1.4.

2.4 Emetteurs-récepteurs radiotéléphoniques

2.4.1 Des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques satisfaisant aux prescriptions de la règle IV/14–3 doivent être prévus pour les communications entre les embarcations et les radeaux de sauvetage, entre les embarcations et radeaux de sauvetage et le navire et entre le navire et le canot de secours. Il n'est pas nécessaire que toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage soient munis d'un tel émetteur-récepteur; toutefois, chaque navire doit être pourvu de trois de ces appareils au moins. Il peut être satisfait à la présente prescription au moyen d'autres appareils utilisés à bord, à condition qu'ils ne soient pas incompatibles avec les prescriptions pertinentes de la règle IV/14–3.

2.4.2 Dans le cas des navires construits avant le 1er juillet 1986, les appareils susmentionnés peuvent satisfaire uniquement aux prescriptions de la règle IV/14–3 qui ont trait aux fréquences.

3 Feux de détresse

On doit prévoir au moins 12 fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 35, qui doivent être arrimées sur la passerelle de navigation ou à proximité.

4 On-board communications and alarm systems

4.1 An emergency means comprised of either fixed or portable equipment or both shall be provided for two-way communications between emergency control stations, muster and embarkation stations and strategic positions on board.

4.2 A general emergency alarm system complying with the requirements of regulation 50 shall be provided and shall be used for summoning passengers and crew to muster stations and to initiate the actions included in the muster list. The system shall be supplemented by either a public address system or other suitable means of communication.

Regulation 7

Personal life-saving appliances

1 Lifebuoys

1.1 Lifebuoys complying with the requirements of regulation 31.1 shall be:

.1 so distributed as to be readily available on both sides of the ship and as far as practicable on all open decks extending to the ship's side; at least one shall be placed in the vicinity of the stern;

.2 so stowed as to be capable of being rapidly cast loose, and not permanently secured in any way.

1.2 At least one lifebuoy on each side of the ship shall be fitted with a buoyant lifeline complying with the requirements of regulation 31.4 equal in length to not less than twice the height at which it is stowed above the waterline in the lightest seagoing condition, or 30 m, whichever is the greater.

1.3 Not less than one half of the total number of lifebuoys shall be provided with self-igniting lights complying with the requirements of regulation 31.2; not less than two of these shall also be provided with self-activating smoke signals complying with the requirements of regulation 31.3 and be capable of quick release from the navigating bridge; lifebuoys with lights and those with lights and smoke signals shall be equally distributed on both sides of the ship and shall not be the lifebuoys provided with lifelines in compliance with the requirements of paragraph 1.2.

1.4 Each lifebuoy shall be marked in block capitals of the Roman alphabet with the name and port of registry of the ship on which it is carried.

4 Système de communications à bord et système d'alarme

4.1 On doit prévoir un système d'urgence constitué de matériel fixe ou portatif ou des deux types de matériel à la fois, afin de permettre des communications bilatérales entre les postes de sécurité en cas de situation critique, les postes de rassemblement, les postes d'embarquement et les points stratégiques à bord.

4.2 Un système d'alarme générale en cas de situation critique satisfaisant aux prescriptions de la règle 50 doit être prévu pour appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement et pour déclencher les opérations indiquées dans le rôle d'appel. Le système doit être complété soit par une installation de sonorisation, soit par d'autres moyens de communications appropriés.

Règle 7

Engins de sauvetage individuels

1 Bouées de sauvetage

1.1 Les bouées de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 31.1 et doivent:

.1 être réparties de façon à être rapidement disponibles sur chaque bord du navire et, dans la mesure du possible, sur tous les ponts découverts s'étendant jusqu'au bordé du navire; une bouée de sauvetage au moins doit être placée à proximité de l'arrière;

.2 être arrimées de façon à pouvoir être rapidement détachées; elles ne doivent en aucune façon être assujetties de manière permanente.

1.2 Sur chaque bord du navire une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante satisfaisant aux prescriptions de la règle 31.4 et d'une longueur égale ou supérieure au double de la hauteur à laquelle la bouée doit être arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 30 mètres, si cette dernière valeur est supérieure.

1.3 La moitié au moins du nombre total de bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils lumineux à allumage automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 31.2; deux au moins de ces bouées de sauvetage doivent également être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 31.3 et doivent pouvoir être larguées rapidement de la passerelle de navigation; les bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux et les bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux et de signaux fumigènes doivent être réparties de façon égale sur les deux bords du navire; ces bouées ne doivent pas être celles qui sont pourvues d'une ligne de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1.2.

1.4 Chaque bouée de sauvetage doit porter en majuscules imprimées en caractères romains, le nom et le port d'immatriculation du navire à bord duquel elle se trouve.

2 Lifejackets

2.1 A lifejacket complying with the requirements of regulation 32.1 or 32.2 shall be provided for every person on board the ship and, in addition:

.1 a number of lifejackets suitable for children equal to at least 10% of the number of passengers on board shall be provided or such greater number as may be required to provide a lifejacket for each child;

.2 a sufficient number of lifejackets shall be carried for persons on watch and for use at remotely located survival craft stations.

2.2 Lifejackets shall be so placed as to be readily accessible and their position shall be plainly indicated. Where, due to the particular arrangements of the ship, the lifejackets provided in compliance with the requirements of paragraph 2.1 may become inaccessible, alternative provisions shall be made to the satisfaction of the Administration which may include an increase in the number of lifejackets to be carried.

3 Immersion suits

3.1 An immersion suit, of an appropriate size, complying with the requirements of regulation 33 shall be provided for every person assigned to crew the rescue boat.

Regulation 8

Munster list and emergency instructions

1 This regulation applies to all ships.

2 Clear instructions to be followed in the event of an emergency shall be provided for every person on board.

3 Muster lists complying with the requirements of regulation 53 shall be exhibited in conspicuous places throughout the ship including the navigating bridge, engine-room and crew accommodation spaces.

4 Illustrations and instructions in appropriate languages shall be posted in passenger cabins and be conspicuously displayed at muster stations and other passenger spaces to inform passengers of:

.1 their muster station;

.2 the essential actions they must take in an emergency;

.3 the method of donning lifejackets.

2 Brassières de sauvetage

2.1 On doit prévoir une brassière de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 32.1 ou de la règle 32.2 pour chaque personne à bord et, en outre:

.1 des brassières de sauvetage spéciales pour enfants en nombre suffisant pour 10 p.100 au moins du nombre des passagers à bord ou en plus grand nombre de sorte qu'il y ait à bord une brassière de sauvetage spéciale par enfant;

.2 un nombre suffisant de brassières de sauvetage à l'intention des personnes de quart et aux fins d'utilisation aux postes éloignés d'embarcations et de radeaux de sauvetage.

2.2 Les brassières de sauvetage doivent être placées de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué. Si, par suite des aménagements particuliers du navire, les brassières de sauvetage prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2.1 risquent de devenir inaccessibles, on doit prendre d'autres dispositions jugées satisfaisantes par l'Administration, qui pourraient consister par exemple à augmenter le nombre des brassières de sauvetage devant être prévues à bord.

3 Combinaisons d'immersion

3.1 Une combinaison d'immersion de taille adéquate et satisfaisant aux prescriptions de la règle 33 doit être prévue pour chaque personne faisant partie de l'équipage du canot de secours.

Règle 8

Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Des consignes claires à appliquer en cas de situation critique doivent être prévues à l'intention de chaque personne à bord.

3 Des rôles d'appel satisfaisant aux prescriptions de la règle 53 doivent être affichés bien en évidence dans tout le navire, y compris dans la passerelle de navigation, dans la chambre des machines et dans les locaux d'habitation de l'équipage.

4 Des illustrations et des consignes rédigées dans les langues appropriées doivent être affichées dans les cabines des passagers et bien en évidence aux postes de rassemblement et dans les autres locaux à passagers pour indiquer aux passagers:

.1 leur poste de rassemblement;

.2 ce qu'ils doivent impérativement faire en cas de situation critique;

.3 la méthode à suivre pour endosser les brassières de sauvetage.

Regulation 9

Operating instructions

1 This regulation applies to all ships.

2 Posters or signs shall be provided on or in the vicinity of survival craft and their launching controls and shall:

.1 illustrate the purpose of controls and the procedures for operating the appliance and give relevant instructions or warnings;

.2 be easily seen under emergency lighting conditions;

.3 use symbols in accordance with the recommendations of the Organization.

Regulation 10

Manning of survival craft and supervision

1 This regulation applies to all ships.

2 There shall be a sufficient number of trained persons on board for mustering and assisting untrained persons.

3 There shall be a sufficient number of crew members, who may be deck officers or certificated persons, on board for operating the survival craft and launching arrangements required for abandonment by the total number of persons on board.

4 A deck officer or certificated person shall be placed in charge of each survival craft to be used. However, the Administration, having due regard to the nature of the voyage, the number of persons on board and the characteristics of the ship, may permit persons practised in the handling and operation of liferafts to be placed in charge of liferafts in lieu of persons qualified as above. A second-in-command shall also be nominated in the case of lifeboats.

5 The person in charge of the survival craft shall have a list of the survival craft crew and shall see that the crew under his command are acquainted with their duties. In lifeboats the second-in-command shall also have a list of the lifeboat crew.

6 Every lifeboat required to carry a radiotelegraph installation complying with the requirements of regulation 6.2.2 shall have a person assigned who is capable of operating the equipment.

Règle 9

Consignes d'exploitation

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Des affiches ou des panneaux doivent être prévus sur les embarcations et radeaux de sauvetage et sur les commandes de mise à l'eau ou à proximité de ceux-ci et doivent:

.1 illustrer le rôle des commandes ainsi que le mode d'utilisation de l'engin et fournir les consignes et les avertissements pertinents;

.2 être facilement visibles lorsque seul l'éclairage de secours fonctionne;

.3 utiliser des symboles conformes aux recommandations de l'Organisation.

Règle 10

Effectifs des embarcations et des radeaux de sauvetage et encadrement

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de personnes formées pour rassembler et aider les personnes n'ayant pas reçu de formation.

3 Il doit y avoir à bord un nombre suffisant de membres de l'équipage, qui peuvent être des officiers de pont ou des personnes brevetées, pour assurer la manoeuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage et des dispositifs de mise à l'eau nécessaires à l'abandon du navire par toutes les personnes à bord.

4 Un officier de pont ou une personne brevetée doit être désigné comme responsable pour chaque embarcation ou radeau de sauvetage qui doit être utilisé. Toutefois, l'Administration peut, compte dûment tenu de la nature du voyage, du nombre des personnes à bord et des caractéristiques du navire, permettre que des personnes entraînées au maniement et au fonctionnement des radeaux de sauvetage soient désignées comme responsables de radeaux de sauvetage au lieu des personnes qualifiées mentionnées ci-dessus. Il convient également de désigner un adjoint dans le cas des embarcations de sauvetage.

5 Le responsable d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les membres de ce personnel sont au courant de leurs fonctions. Dans le cas des embarcations de sauvetage, l'adjoint doit aussi avoir la liste de l'équipage de l'embarcation.

6 A chaque embarcation de sauvetage tenue d'emporter une installation radiotélégraphique satisfaisant aux prescriptions de la règle 6.2.2 doit être affectée une personne qui sache faire fonctionner ce matériel.

7 Every motorized survival craft shall have a person assigned who is capable of operating the engine and carrying out minor adjustments.

8 The master shall ensure the equitable distribution of persons referred to in paragraphs 2, 3 and 4 among the ship's survival craft.

Regulation 11

Survival craft muster and embarkation arrangements

1 Lifeboats and liferafts for which approved launching appliances are required shall be stowed as close to accommodation and service spaces as possible.

2 Muster stations shall be provided close to the embarkation stations. Each muster station shall have sufficient space to accommodate all persons assigned to muster at that station.

3 Muster and embarkation stations shall be readily accessible from accommodation and work areas.

4 Muster and embarkation stations shall be adequately illuminated by lighting supplied from the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate.

5 Alleyways, stairways and exits giving access to the muster and embarkation stations shall be lighted. Such lighting shall be capable of being supplied by the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate.

6 Davit-launched survival craft muster and embarkation stations shall be so arranged as to enable stretcher cases to be placed in survival craft.

7 An embarkation ladder complying with the requirements of regulation 48.7 extending, in a single length, from the deck to the waterline in the lightest seagoing condition under unfavourable conditions of trim and with the ship listed not less than 15° either way shall be provided at each launching station or at every two adjacent launching stations. However, the Administration may permit such ladders to be replaced by approved devices to afford access to the survival craft when waterborne, provided that there shall be at least one embarkation ladder on each side of the ship. Other means of

7 A chaque embarcation ou radeau de sauvetage à moteur doit être affectée une personne qui sache faire fonctionner le moteur et procéder à des réglages mineurs.

8 Le capitaine doit veiller à ce que les personnes mentionnées aux paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessus soient équitablement réparties entre les embarcations et radeaux de sauvetage du navire.

Règle 11

Dispositions à prendre pour l'appel et l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage

1 Les embarcations et les radeaux de sauvetage pour lesquels il faut prévoir des engins de mise à l'eau approuvés doivent être arrimés aussi près que possible des locaux d'habitation et des locaux de service.

2 Des postes de rassemblement doivent être prévus à proximité des postes d'embarquement. Chaque poste de rassemblement doit offrir un espace suffisant pour toutes les personnes qui lui ont été assignées.

3 Les postes de rassemblement et les postes d'embarquement doivent être aisément accessibles à partir des zones d'habitation et des zones de travail.

4 Les postes de rassemblement et les postes d'embarquement doivent être convenablement éclairés au moyen d'un éclairage alimenté par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43, selon le cas.

5 Les coursives, les escaliers et les issues donnant accès aux postes de rassemblement et aux postes d'embarquement doivent être éclairés. Cet éclairage doit pouvoir être assuré par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43, selon le cas.

6 Les postes de rassemblement et les postes d'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent être disposés de façon à permettre l'embarquement de personnes sur civières dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage.

7 Une échelle d'embarquement satisfaisant aux prescriptions de la règle 48.7 doit être prévue pour chaque poste de mise à l'eau ou pour chaque groupe de deux postes de mise à l'eau adjacents; elle doit aller d'un seul tenant du pont jusqu'à la flottaison d'exploitation la moins élevée, le navire ayant une assiette défavorable et une gîte d'au moins 15 degrés d'un bord ou de l'autre. Toutefois, l'Administration peut donner l'autorisation de remplacer ce type d'échelle par des dispositifs approuvés qui assurent l'accès aux embarcations et aux radeaux de sauvetage à flot, à condition qu'il y ait au moins une échelle

embarkation may be permitted for the liferafts required by regulation 26.1.4.

8 Where necessary, means shall be provided for bringing the davit-launched survival craft against the ship's side and holding them alongside so that persons can be safely embarked.

Regulation 12

Launching stations

Launching stations shall be in such positions as to ensure safe launching having particular regard to clearance from the propeller and steeply overhanging portions of the hull and so that, as far as possible, survival craft, except survival craft specially designed for free-fall launching, can be launched down the straight side of the ship. If positioned forward, they shall be located abaft the collision bulkhead in a sheltered position and, in this respect, the Administration shall give special consideration to the strength of the launching appliance.

Regulation 13

Stowage of survival craft

1 Each survival craft shall be stowed:

.1 so that neither the survival craft nor its stowage arrangements will interfere with the operation of any other survival craft or rescue boat at any other launching station;

.2 as near the water surface as is safe and practicable and, in the case of a survival craft other than a liferaft intended for throw-overboard launching, in such a position that the survival craft in the embarkation position is not less than 2 m above the waterline with the ship in the fully loaded condition under unfavourable conditions of trim and listed up to 20° either way, or to the angle at which the ship's weatherdeck edge becomes submerged, whichever is less;

.3 in a state of continuous readiness so that two crew members can carry out preparations for embarkation and launching in less than 5 min;

.4 fully equipped as required by this chapter;

d'embarquement sur chaque bord du navire. D'autres moyens d'embarquement peuvent être autorisés pour les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 26.1.4.

8 Lorsque cela est nécessaire, on doit prévoir des moyens qui permettent d'amener les embarcations et radeaux de sauvetage sous bossoirs contre le bordé du navire et de les maintenir le long du bord de façon que les personnes puissent embarquer en toute sécurité.

Règle 12

Postes de mise à l'eau

Les postes de mise à l'eau doivent être situés à des emplacements permettant une mise à l'eau en toute sécurité, à l'écart en particulier de l'hélice et des parties de la coque en surplomb abrupt, et de manière que, dans la mesure du possible, les embarcations et radeaux de sauvetage, à l'exception des embarcations et radeaux de sauvetage spécialement conçus pour une mise à l'eau en chute libre, puissent être mis à l'eau sur la partie rectiligne du bordé du navire. S'ils sont placés à l'avant, ils doivent être situés à l'arrière de la cloison d'abordage à un emplacement abrité et, à cet égard, l'Administration doit prêter une attention particulière à la résistance du dispositif de mise à l'eau.

Règle 13

Arrimage des embarcations et des radeaux de sauvetage

1 Chaque embarcation ou radeau de sauvetage doit être arrimé de la manière suivante:

.1 ni l'embarcation ou le radeau de sauvetage ni leurs dispositifs d'arrimage ne doivent gêner le fonctionnement d'une autre embarcation de sauvetage, d'un autre radeau de sauvetage ou d'un canot de secours à l'un quelconque des autres postes de mise à l'eau;

.2 ils doivent être aussi près de la surface de l'eau que cela est possible en toute sécurité et, dans le cas des embarcations et radeaux de sauvetage autres que les radeaux de sauvetage destinés à être lancés par-dessus bord, dans une position telle que, lorsque le navire est en pleine charge, ils soient situés, en position d'embarquement, à 2 mètres au moins au-dessus de la flottaison pour une assiette défavorable et pour une gîte allant jusqu'à 20 degrés d'un bord ou de l'autre, ou jusqu'à l'angle auquel le bord du pont découvert se trouve immergé, si cet angle est inférieur;

.3 ils doivent être tenus continuellement prêts à être utilisés de telle sorte que deux membres de l'équipage puissent mener à bien les préparatifs d'embarquement et de mise à l'eau en moins de 5 minutes;

.4 ils doivent être dotés de tout le matériel prescrit par le présent chapitre;

.5 as far as practicable, in a secure and sheltered position and protected from damage by fire and explosion.

2 Lifeboats for lowering down the ship's side shall be stowed as far forward of the propeller as practicabte. On cargo ships of 80 m in length and upwards but less than 120 m in length, each lifeboat shall be so stowed that the after end of the lifeboat is not less than the length of the lifeboat forward of the propeller. On cargo ships of 120 m in length and upwards and passenger ships of 80 m in length and upwards, each lifeboat shall be so stowed that the after end of the lifeboat is not less than 1.5 times the length of the lifeboat forward of the propeller. Where appropriate, the ship shall be so arranged that lifeboats, in their stowed positions, are protected from damage by heavy seas.

3 Lifeboats shall be stowed attached to launching appliances.

4 In addition to meeting the requirements of regulations 23 and 29, liferafts shall be so stowed as to permit manual release from their securing arrangements.

5 Davit-launched liferafts shall be stowed within reach of the lifting hooks, unless some means of transfer is provided which is not rendered inoperable within the limits of trim and list prescribed in paragraph 1.2 or by ship motion or power failure.

6 Liferafts intended for throw-overboard launching shall be so stowed as to be readily transferable for launching on either side of the ship unless liferafts, of the aggregate capacity required by regulation 26.1 to be capable of being launched on either side, are stowed on each side of the ship.

Regulation 14

Stowage of rescue boats

Rescue boats shall be stowed:

.1 in a state of continuous readiness for launching in not more than 5 min;

.2 in a position suitable for launching and recovery;

.5 ils doivent, dans la mesure du possible, être à un emplacement sûr et abrité et être protégés contre les avaries dues à l'incendie et aux explosions.

2 Les embarcations de sauvetage qui sont mises à l'eau sur le bordé du navire doivent être arrimées aussi loin que possible de l'hélice. A bord des navires de charge d'une longueur égale ou supérieure à 80 mètres mais inférieure à 120 mètres, chacune des embarcations de sauvetage doit être arrimée de telle façon que son extrémité arrière se trouve à l'avant de l'hélice à une distance au moins égale à la longueur de l'embarcation. A bord des navires de charge d'une longueur égale ou supérieure à 120 mètres et des navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 80 mètres, chacune des embarcations de sauvetage doit être arrimée de telle façon que son extrémité arrière se trouve à l'avant de l'hélice à une distance au moins égale à une fois et demie la longueur de l'embarcation. Si nécessaire, le navire doit être conçu de manière que les embarcations soient protégées, à leur poste d'arrimage, contre les avaries dues aux grosses lames.

3 Les embarcations de sauvetage doivent être fixées aux engins de mise à l'eau.

4 Les radeaux de sauvetage doivent non seulement satisfaire aux prescriptions des règles 23 et 29 mais ils doivent aussi être arrimés de manière que leurs dispositifs d'assujettissement puissent être libérés manuellement.

5 Les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent être arrimés à portée des crocs de levage à moins qu'il n'existe des moyens de transfert qui ne soient pas rendus inutilisables dans les limites des angles d'assiette ou de gîte prescrits au paragraphe 1.2 ou par les mouvements du navire ou une panne d'énergie.

6 Les radeaux de sauvetage destinés à être jetés par-dessus bord doivent être arrimés de façon à pouvoir être transférés aisément d'un bord à l'autre du navire pour être mis à l'eau, à moins que les radeaux de sauvetage arrimés de chaque bord qui, aux termes de la règle 26.1, auraient dû pouvoir être mis à l'eau de l'un ou de l'autre bord du navire, aient une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.

Règle 14

Arrimage des canots de secours

Les canots de secours doivent être arrimés:

.1 de manière à être prêts à tout moment à être mis à l'eau en 5 minutes au plus;

.2 dans un emplacement qui convienne à leur mise à l'eau et à leur récupération;

.3 so that neither the rescue boat nor its stowage arrangements will interfere with the operation of any survival craft at any other launching station;

.4 if it is also a lifeboat, in compliance with the requirements of regulation 13.

Regulation 15

Survival craft launching and recovery arrangements

1 Launching appliances complying with the requirements of regulation 48 shall be provided for all survival craft except:

.1 survival craft which are boarded from a position on deck which is less than 4.5 m above the waterline in the lightest seagoing condition and which either:

.1.1 have a mass of not more than 185 kg; or

.1.2 are stowed for launching directly from the stowed position under unfavourable conditions of trim of up to 10° and with the ship listed not less than 20° either way;

.2 survival craft having a mass of not more than 185 kg and which are carried in excess of the survival craft for 200% of the total number of persons on board the ship.

2 Each lifeboat shall be provided with an appliance which is capable of launching and recovering the lifeboat.

3 Launching and recovery arrangements shall be such that the appliance operator on the ship is able to observe the survival craft at all times during launching and for lifeboats during recovery.

4 Only one type of release mechanism shall be used for similar survival craft carried on board the ship.

5 Preparation and handling of survival craft at any one launching station shall not interfere with the prompt preparation and handling of any other survival craft or rescue boat at any other station.

6 Falls, where used, shall be long enough for the survival craft to reach the water with the ship in its lightest seagoing condition, under

.3 de manière que ni le canot de secours ni son dispositif d'arrimage ne gêne l'utilisation d'un radeau ou embarcation de sauvetage à l'un quelconque des autres postes de mise à l'eau;

.4 conformément aux prescriptions de la règle 13, s'il s'agit également d'une embarcation de sauvetage.

Règle 15

Dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et des radeaux de sauvetage

1 Des dispositifs de mise à l'eau satisfaisant aux prescriptions de la règle 48 doivent être prévus pour toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage, à l'exception:

.1 des embarcations et radeaux de sauvetage dans lesquels l'embarquement se fait à partir d'un emplacement situé sur le pont à moins de 4,5 mètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée et qui remplissent l'une des conditions suivantes:

.1.1 leur masse n'est pas supérieure à 185 kilogrammes; ou

.1.2 ils sont arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau directement depuis la position d'arrimage alors que le navire a une assiette défavorable pouvant atteindre 10 degrés et qu'il a une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre;

.2 des embarcations et radeaux de sauvetage dont la masse n'est pas supérieure à 185 kilogrammes et qui sont transportés en plus des embarcations et radeaux de sauvetage offrant une capacité correspondant à 200 p.100 du nombre de personnes à bord.

2 Chaque embarcation de sauvetage doit être munie d'un dispositif qui permette de la mettre à l'eau et de la récupérer.

3 Les dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et radeaux de sauvetage doivent être conçus de manière à permettre à l'opérateur de ces dispositifs à bord du navire d'observer l'embarcation ou le radeau de sauvetage à tout moment au cours de la mise à l'eau et, en ce qui concerne les embarcations de sauvetage, à tout moment au cours de la récupération.

4 Un seul type de mécanisme de largage doit être utilisé pour les embarcations et les radeaux de sauvetage de même type que porte le navire.

5 La préparation et le maniement des embarcations et radeaux de sauvetage à l'un quelconque des postes de mise à l'eau ne doivent gêner la préparation et le maniement rapides d'aucune embarcation de sauvetage, d'aucun radeau de sauvetage ni d'aucun canot de secours à un autre poste.

6 Si les engins de mise à l'eau utilisent des garants, ceux-ci doivent avoir une longueur suffisante pour que l'embarcation ou le radeau de

unfavourable conditions of trim and with the ship listed not less than 20° either way.

7 During preparation and launching, the survival craft, its launching appliance, and the area of water into which it is to be launched shall be adequately illuminated by lighting supplied from the emergency source of electrical power required by regulation II-I/42 or II-1/43, as appropriate.

8 Means shall be available to prevent any discharge of water on to survival craft during abandonment.

9 If there is a danger of the survival craft being damaged by the ship's stabilizer wings, means shall be available, powered by an emergency source of energy, to bring the stabilizer wings inboard; indicators operated by an emergency source of energy shall be available on the navigating bridge to show the position of the stabilizer wings.

10 If lifeboats complying with the requirements of regulation 42 or 43 are carried, a davit span shall be provided, fitted with not less than two lifelines of sufficient length to reach the water with the ship in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of trim and with the ship listed not less than 20° either way.

Regulation 16

Rescue boat embarkation, launching and recovery arrangements

1 The rescue boat embarkation and launching arrangements shall be such that the rescue boat can be boarded and launched in the shortest possible time.

2 If the rescue boat is one of the ship's survival craft, the embarkation arrangements and launching station shall comply with the requirements of regulations 11 and 12.

3 Launching arrangements shall comply with the requirements of regulation 15. However, all rescue boats shall be capable of being launched, where necessary utilizing painters, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water.

sauvetage atteigne l'eau lorsque le navire est à sa flottaison d'exploitation la moins élevée, qu'il est dans des conditions d'assiette défavorable, et qu'il a une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre.

7 Les embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que les engins de mise à l'eau et le plan d'eau d'amenage doivent être convenablement éclairés pendant les préparatifs et pendant la mise à l'eau, au moyen d'un éclairage alimenté par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle II-1/42 ou à la règle II-1/43, selon le cas.

8 Des moyens doivent être disponibles pour empêcher tout déversement d'eau dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage pendant l'abandon.

9 Lorsque les embarcations et radeaux de sauvetage risquent d'être endommagés par les ailerons de stabilisation du navire, des dispositifs alimentés par une source d'énergie de secours doivent être prévus pour rentrer les ailerons de stabilisation; des indicateurs alimentés par une source d'énergie de secours doivent être prévus sur la passerelle de navigation pour montrer la position des ailerons de stabilisation.

10 Si des embarcations satisfaisant aux prescriptions de la règle 42 ou de la règle 43 sont prévues, il doit être prévu une entremise de bossoir à laquelle sont fixés au moins deux tire-veilles suffisamment longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à sa flottaison d'exploitation la moins élevée, qu'il est dans des conditions d'assiette défavorable et qu'il a une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre.

Règle 16

Dispositifs d'embarquement dans les canots de secours, de mise à l'eau et de récupération

1 Les dispositifs d'embarquement dans les canots de secours et de mise à l'eau doivent être tels que l'embarquement dans le canot de secours et sa mise à l'eau puissent s'effectuer aussi rapidement que possible.

2 Si le canot de secours est l'une des embarcations ou l'un des radeaux de sauvetage du navire, les dispositifs d'embarquement et le poste de mise à l'eau doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 1 1 et de la règle 12.

3 Les dispositifs de mise à l'eau doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 15. Toutefois, tous les canots de secours doivent pouvoir être mis à l'eau, si nécessaire au moyen de bosses, lorsque le navire fait route à une vitesse quelconque pouvant aller jusqu'à 5 noeuds en eau calme.

4 Rapid recovery of the rescue boat shall be possible when loaded with its full complement of persons and equipment. If the rescue boat is also a lifeboat, rapid recovery shall be possible when loaded with its lifeboat equipment and the approved rescue boat complement of at least six persons.

Regulation 17

Line-throwing appliances

A line-throwing appliance complying with the requirements of regulation 49 shall be provided.

Regulation 18

Abandon ship training and drills

1 This regulation applies to all ships.

2 Manuals
A training manual complying with the requirements of regulation 51 shall be provided in each crew messroom and recreation room or in each crew cabin.

3 Practice musters and drills
3.1 Each member of the crew shall participate in at least one abandon ship drill and one fire drill every month. The drills of the crew shall take place within 24 h of the ship leaving a port if more than 25% of the crew have not participated in abandon ship and fire drills on board that particular ship in the previous month. The Administration may accept other arrangements that are at least equivalent for those classes of ship for which this is impracticable.
3.2 On a ship engaged on an international voyage which is not a short international voyage, musters of the passengers shall take place within 24 h after their embarkation. Passengers shall be instructed in the use of the lifejackets and the action to take in an emergency. If only a small number of passengers embark at a port after the muster has been held it shall be sufficient, instead of holding another muster, to draw the attention of these passengers to the emergency instructions required by regulations 8.2 and 8.4.
3.3 On a ship engaged on a short international voyage, if a muster of the passengers is not held on departure, the attention of the passengers shall be drawn to the emergency instructions required by regulations 8.2 and 8.4.

4 Le canot de secours doit pouvoir être récupéré rapidement avec son plein chargement en personnes et en armement. Lorsque le canot de secours est également une embarcation de sauvetage, il doit pouvoir être récupéré rapidement avec le chargement en armement d'une embarcation de sauvetage et le chargement de six personnes au moins approuvé pour les canots de secours.

Règle 17

Appareils lance-amarre

Il doit être prévu un appareil lance-amarre satisfaisant aux prescriptions de la règle 49.

Règle 18

Formation et exercices en vue de l'abandon du navire

1 La présente règle s'applique à tous les navires.

2 Manuels
Un manuel de formation satisfaisant aux prescriptions de la règle 51 doit être disponible dans tous les réfectoires et salles de loisirs de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage.

3 Appels et exercices
3.1 Tout membre de l'équipage doit participer à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie par mois au moins. L'équipage doit effectuer ces exercices dans les 24 heures qui suivent le départ d'un port si plus de 25 p.100 des membres de l'équipage n'ont pas participé, dans le mois qui précède, à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie à bord du navire en question. L'Administration peut admettre d'autres dispositions qui soient au moins équivalentes pour les catégories de navires à bord desquels cela n'est pas possible.
3.2 A bord d'un navire effectuant un voyage international qui n'est pas un voyage international court, l'appel des passagers doit avoir lieu dans les 24 heures qui suivent leur embarquement. Les passagers doivent être mis au courant de l'emploi des brassières de sauvetage et des mesures à prendre en cas de situation critique. Lorsque, dans un port, un petit nombre seulement de passagers embarque après que l'appel des passagers a eu lieu, il suffit, au lieu de procéder à un nouvel appel, de porter à l'attention de nouveaux passagers les consignes en cas de situation critique prescrites aux règles 8.2 et 8.4.
3.3 A bord d'un navire effectuant un voyage international court, il convient, s'il n'est pas procédé à un appel des passagers au départ, d'attirer l'attention des passagers sur les consignes en cas de situation critique prescrites aux règles 8.2 et 8.4.

3.4 Each abandon ship drill shall include:

.1 summoning of passengers and crew to muster stations with the alarm required by regulation 6.4.2 and ensuring that they are made aware of the order to abandon ship specified in the muster list;

.2 reporting to stations and preparing for the duties described in the muster list;

.3 checking that passengers and crew are suitably dressed;

.4 checking that lifejackets are correctly donned;

.5 lowering of at least one lifeboat after any necessary preparation for launching;

.6 starting and operating the lifeboat engine;

.7 operation of davits used for launching liferafts.

3.5 Different lifeboats shall, as far as practicable, be lowered in compliance with the requirements of paragraph 3.4.5 at successive drills.

3.6 Drills shall, as far as practicable, be conducted as if there were an actual emergency.

3.7 Each lifeboat shall be launched with its assigned operating crew aboard and manoeuvred in the water at least once every 3 months during an abandon ship drill. The Administration may allow ships operating on short international voyages not to launch the lifeboats on one side if their berthing arrangements in port and their trading patterns do not permit launching of lifeboats on that side. However, all such lifeboats shall be lowered at least once every 3 months and launched at least annually.

3.8 As far as is reasonable and practicable, rescue boats other than lifeboats which are also rescue boats, shall be launched each month with their assigned crew aboard and manoeuvred in the water. In all cases this requirement shall be complied with at least once every 3 months.

3.9 If lifeboat and rescue boat launching drills are carried out with the ship making headway, such drills shall, because of the dangers involved, be practised in sheltered waters only and under the supervision of an officer experienced in such drills.

3.10 Emergency lighting for mustering and abandonment shall be tested at each abandon ship drill.

3.4 Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut:

.1 appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement au moyen du signal d'alarme prescrit à la règle 6.4.2 et s'assurer qu'ils ont pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire indiqué dans le rôle d'appel;

.2 rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel;

.3 s'assurer que les passagers et l'equipage portent les vêtements appropriés;

.4 s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;

.5 amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau;

.6 mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner;

.7 faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage.

3.5 Dans la mesure du possible, des embarcations de sauvetage différentes doivent être amenées conformément aux prescriptions du paragraphe 3.4.5 lors d'exercices successifs.

3.6 Les exercices doivent, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'un cas de situation critique.

3.7 Chaque embarcation de sauvetage doit être mise à l'eau avec, à son bord, l'équipage chargé de la faire fonctionner et elle doit être manoeuvrée dans l'eau au moins une fois tous les trois mois au cours d'un exercice d'abandon du navire. L'Administration peut autoriser les navires qui effectuent des voyages internationaux courts à ne pas procéder à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage sur un côté si leur amarrage à quai et leur type d'exploitation interdisent la mise à l'eau des embarcations de sauvetage de ce côté. Néanmoins, toutes les embarcations de sauvetage doivent être amenées au moins une fois tous les trois mois et mises à l'eau au moins une fois par an.

3.8 Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, les canots de secours, autres que les embarcations de sauvetage qui servent aussi de canots de secours, doivent être mis à l'eau chaque mois avec, à leur bord, l'équipage qui leur est affecté, et ils doivent être manoeuvrés dans l'eau. Dans tous les cas, il doit être satisfait à cette prescription au moins une fois tous les trois mois.

3.9 Si les exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours sont effectués alors que le navire fait route, ces exercices doivent, en raison des risques que cela présente, être effectués dans des eaux abritées uniquement et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces exercices.

3.10 L'éclairage de secours pour le rassemblement et l'abandon doit être mis à l'essai lors de chaque exercice d'abandon du navire.

4 On-board training and instructions

4.1 On-board training in the use of the ship's life-saving appliances, including survival craft equipment, shall be given as soon as possible but not later than 2 weeks after a crew member joins the ship. However, if the crew member is on a regularly scheduled rotating assignment to the ship, such training shall be given not later than 2 weeks after the time of first joining the ship.

4.2 Instructions in the use of the ship's life-saving appliances and in survival at sea shall be given at the same interval as the drills. Individual instruction may cover different parts of the ship's life-saving system, but all the ship's life-saving equipment and appliances shall be covered within any period of 2 months. Each member of the crew shall be given instructions which shall include but not necessarily be limited to:

.1 operation and use of the ship's inflatable liferafts;

.2 problems of hypothermia, first-aid treatment for hypothermia and other appropriate first-aid procedures;

.3 special instructions necessary for use of the ship's life-saving appliances in severe weather and severe sea conditions.

4.3 On-board training in the use of davit-launched liferafts shall take place at intervals of not more than 4 months on every ship fitted with such appliances. Whenever practicable this shall include the inflation and lowering of a liferaft. This liferaft may be a special liferaft intended for training purposes only, which is not part of the ship's life-saving equipment; such a special liferaft shall be conspicuously marked.

5 Records

The date when musters are held, details of abandon ship drills and fire drills, drills of other life-saving appliances and on-board training shall be recorded in such log-book as may be prescribed by the Administration. If a full muster, drill or training session is not held at the appointed time, an entry shall be made in the log-book stating the circumstances and the extent of the muster, drill or training session held.

Regulation 19

Operational readiness, maintenance and inspections

1 This regulation applies to all ships. The requirements of paragraphs

4 Formation et consignes données à bord

4.1 Une formation à l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage, doit être donnée à tout nouveau membre de l'équipage aussi rapidement que possible et, en tout cas, dans les deux semaines qui suivent son embarquement à bord du navire. Toutefois, si le membre de l'équipage est affecté au navire par roulement à intervalles réguliers, cette formation doit lui être donnée dans les deux semaines qui suivent son premier embarquement.

4.2 Des consignes sur l'utilisation des engins de sauvetage du navire et sur la survie en mer doivent être données aux mêmes intervalles que ceux prévus pour les exercices. Des consignes peuvent être données séparément sur les différents éléments du système de sauvetage du navire, mais l'ensemble de l'armement et des engins de sauvetage du navire doit être couvert tous les deux mois. Chaque membre de l'équipage doit recevoir ces consignes qui doivent porter sur les points suivants, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive:

.1 fonctionnement et utilisation des radeaux de sauvetage gonflables du navire;

.2 problèmes propres à l'hypothermie, soins de première urgence à donner en cas d'hypothermie et dans d'autres cas appropriés;

.3 connaissances spéciales nécessaires pour utiliser les engins de sauvetage du navire par gros temps et mer forte.

4.3 La formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage sous bossoirs doit être dispensée à bord de chaque navire muni de telles installations, au moins tous les quatre mois. Chaque fois que cela est possible, celle-ci doit comprendre le gonflage et la mise à l'eau d'un radeau de sauvetage. Ce radeau peut être un radeau spécial affecté uniquement à la formation, qui ne fait pas partie du matériel de sauvetage du navire. Le radeau spécial réservé à cet usage doit porter une marque très visible.

5 Mentions dans un journal de bord

Les dates auxquelles les appels ont lieu et le compte rendu des exercices d'abandon du navire, des exercices d'incendie, des exercices visant l'utilisation d'autres engins de sauvetage et des séances de formation à bord doivent être consignés par écrit dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Si l'appel, l'exercice ou la séance de formation n'ont pas intégralement lieu à la date prescrite, il est fait mention dans le journal de bord des conditions et de l'ampleur de l'appel, de l'exercice ou de la séance de formation qui a eu lieu.

Règle 19

Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections

1 La présente règle s'applique à tous les navires. Les navires

3 and 6.2 shall be complied with, as far as is practicable, on ships constructed before 1 July 1986.

2 Operational readiness

Before the ship leaves port and at all times during the voyage, all life-saving appliances shall be in working order and ready for immediate use.

3 Maintenance

3.1 Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances complying with the requirements of regulation 52 shall be provided and maintenance shall be carried out accordingly.

3.2 The Administration may accept, in lieu of the instructions required by paragraph 3.1, a shipboard planned maintenance programme which includes the requirements of regulation 52.

4 Maintenance of falls

Falls used in launching shall be turned end for end at intervals of not more than 30 months and be renewed when necessary due to deterioration of the falls or at intervals of not more than 5 years, whichever is the earlier.

5 Spares and repair equipment

Spares and repair equipment shall be provided for life-saving appliances and their components which are subject to excessive wear or consumption and need to be replaced regularly.

6 Weekly inspection

The following tests and inspections shall be carried out weekly:

.1 all survival craft, rescue boats and launching appliances shall be visually inspected to ensure that they are ready for use;

.2 all engines in lifeboats and rescue boats shall be run ahead and astern for a total period of not less than 3 min provided the ambient temperature is above the minimum temperature required for starting the engine. In special cases the Administration may waive this requirement for ships constructed before 1 July 1986;

.3 the general emergency alarm system shall be tested.

7 Monthly inspections

Inspection of the life-saving appliances, including lifeboat equipment, shall be carried out monthly using the checklist required by regulation

construits avant le 1er juillet 1986 doivent satisfaire, dans la mesure du possible, aux prescriptions des paragraphes 3 et 6.2.

2 *Disponibilité opérationnelle*

Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, tous les engins de sauvetage doivent être en état de service et prêts à être utilisés immédiatement.

3 Entretien

3.1 Des consignes pour l'entretien des engins de sauvetage qui doit être effectué à bord conformément aux prescriptions de la règle 52 doivent être fournies et l'entretien doit être effectué à la manière recommandée dans ces consignes.

3.2 L'Administration peut accepter, à la place des consignes prescrites au paragraphe 3.1, un programme d'entretien planifié de bord quand celui-ci comprend les dispositions prescrites à la règle 52.

4 Entretien des garants

La position des garants utilisés pour les engins de mise à l'eau doit être inversée à des intervalles qui ne dépassent pas 30 mois et ces garants doivent être renouvelés lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas cinq ans, le délai le plus court étant retenu.

5 Pièces détachées et matériel de réparation

Des pièces détachées et du matériel de réparation doivent être prévus pour les engins de sauvetage et leurs éléments qui s'usent rapidement et doivent être régulièrement remplacés.

6 Inspection hebdomadaire

Les inspections et essais suivants doivent être effectués toutes les semaines:

.1 toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage et tous les canots de secours ainsi que tous les dispositifs de mise à l'eau doivent faire l'objet d'une inspection visuelle afin de vérifier qu'ils sont prêts à être utilisés;

.2 les moteurs de toutes les embarcations de sauvetage et de tous les canots de secours doivent être mis en marche et doivent fonctionner en marche avant et en marche arrière pendant une durée de 3 minutes au moins à condition que la température ambiante soit supérieure à la température minimale nécessaire pour mettre le moteur en marche. Dans des cas particuliers, l'Administration peut dispenser de l'application de cette prescription les navires construits avant le 1er juillet 1986;

.3 le système d'alarme générale en cas de situation critique doit être mis à l'essai.

7 Inspections mensuelles

Tous les mois, les engins de sauvetage, y compris l'armement des embarcations de sauvetage, doivent être inspectés à l'aide de la liste de

52.1 to ensure that they are complete and in good order. A report of the inspection shall be entered in the log-book.

8 Servicing of inflatable liferafts, inflatable lifejackets and inflated rescue boats

8.1 Every inflatable liferaft and inflatable lifejacket shall be serviced:

.1 at intervals not exceeding 12 months. However, in cases where it appears proper and reasonable, the Administration may extend this period to 17 months;

.2 at an approved servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.[1])

8.2 All repairs and maintenance of inflated rescue boats shall be carried out in accordance with the manufacturer's instructions. Emergency repairs may be carried out on board the ship; however, permanent repairs shall be effected at an approved servicing station.

9 Periodic servicing of hydrostatic release units

Hydrostatic release units shall be serviced:

.1 at intervals not exceeding 12 months. However, in cases where it appears proper and reasonable, the Administration may extend this period to 17 months;

.2 at a servicing station which is competent to service them, maintains proper servicing facilities and uses only properly trained personnel.

---

[1]) Reference is made to the "Recommendation on the conditions for the approval of servicing stations for inflatable liferafts" adopted by the Organization by resolution A.333(IX).

SECTION II - PASSENGER SHIPS

(Additional Requirements)

Regulation 20

Survival craft and rescue boats

1 Survival craft

1.1 Passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages shall carry:

.1 lifeboats complying with the requirements of regulation 42, 43, or 44 on each side of such aggregate capacity as will accommodate not less

contrôle prescrite à la règle 52.1 afin de vérifier qu'ils sont au complet et en bon état. Un rapport d'inspection doit être consigné dans le journal de bord.

8 Entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des canots de secours gonflés

8.1 Chaque radeau de sauvetage gonflable et chaque brassière de sauvetage gonflable doit faire l'objet d'un entretien:

.1 à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois;

.2 dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour l'entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement un personnel dûment formé.[1])

8.2 Les réparations et l'entretien des canots de secours gonflés doivent intégralement être effectués conformément aux instructions du fabricant. Les réparations urgentes peuvent être faites à bord du navire mais les réparations permanentes doivent être effectuées dans une station d'entretien approuvée.

9 Entretien périodique des dispositifs de largage hydrostatique

Les dispositifs de largage hydrostatique doivent faire l'objet d'un entretien:

.1 à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois;

.2 dans une station d'entretien qui est compétente pour les entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

---

[1]) Il convient de se reporter à la «Recommandation sur les conditions d'agrément des stations d'entretien pour les radeaux pneumatiques de sauvetage», qui a été adoptée par l'Organisation (résolution A.333(IX)).

SECTION II – NAVIRES A PASSAGERS

(Prescriptions supplémentaires)

Règle 20

Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours

1 Embarcations et radeaux de sauvetage

1.1 Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux qui ne sont pas des voyages internationaux courts doivent porter:

.1 de chaque bord, des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 42, de la règle 43 ou de la règle 44 et ayant une

than 50% of the total number of persons on board. The Administration may permit the substitution of lifeboats by liferafts of equivalent total capacity provided that there shall never be less than sufficient lifeboats on each side of the ship to accommodate 37.5% of the total number of persons on board. The liferafts shall comply with the requirements of regulation 39 or 40 and shall be served by launching appliances equally distributed on each side of the ship; and

.2 in addition, liferafts complying with the requirements of regulation 39 or 40 of such aggregate capacity as will accommodate at least 25% of the total number of persons on board. These liferafts shall be served by at least one launching appliance on each side which may be those provided in compliance with the requirements of paragraph 1.1.1 or equivalent approved appliances capable of being used on both sides. However, stowage of these liferafts need not comply with the requirements of regulation 13.5.

1.2 Passenger ships engaged on short international voyages and complying with the special standards of subdivision prescribed by regulation II-1/6.5 shall carry:

.1 lifeboats complying with the requirements of regulation 42, 43 or 44 equally distributed, as far as practicable, on each side of the ship and of such aggregate capacity as will accommodate at least 30% of the total number of persons on board and liferafts complying with requirements of regulation 39 or 40 of such aggregate capacity that, together with the lifeboat capacity, the survival craft will accommodate the total number of persons on board. The liferats shall be served by launching appliances equally distributed on each side of the ship; and

.2 in addition, liferafts complying with the requirements of regulation 39 or 40 of such aggregate capacity as will accommodate at least 25% of the total number of persons on board. These liferafts shall be served by at least one launching appliance on each side which may be those provided in compliance with the requirements of paragraph 1.2.1 or equivalent approved appliances capable of being used on both sides. However, stowage of these liferafts need not comply with the requirements of regulation 13.5.

1.3 Passenger ships engaged on short international voyages and not complying with the special standard of subdivision prescribed by regulation II-1/6.5, shall carry survival craft complying with the requirements of paragraph 1.1.

1.4 All survival craft required to provide for abandonment by the total number of persons on board shall be capable of being launched with

capacité globale suffisante pour recevoir 50 p.100 au moins du nombre total des personnes à bord. L'Administration peut autoriser le remplacement des embarcations de sauvetage par des radeaux de la même capacité totale, à condition qu'il y ait toujours, de chaque bord, un nombre d'embarcations de sauvetage suffisant pour recevoir 37,5 p.100 du nombre total des personnes à bord. Les radeaux de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et être desservis par des dispositifs de mise à l'eau également répartis sur chaque bord du navire; et

.2 en outre, des radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 25 p.100 au moins du nombre total des personnes à bord. Ces radeaux de sauvetage doivent être desservis par au moins un dispositif de mise à l'eau sur chaque bord qui peut être un de ceux prévus conformément aux prescriptions du paragraphe 1.1.1 ou un engin approuvé équivalent pouvant être utilisé sur l'un et l'autre bord. Toutefois, il n'est pas nécessaire que l'arrimage de ces radeaux de sauvetage satisfasse aux prescriptions de la règle 13.5.

1.2 Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et satisfaisant aux règles spéciales de compartimentage prescrites à la règle II-1/6.5 doivent porter:

.1 des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 42, de la règle 43 ou de la règle 44, également réparties, dans toute la mesure du possible, sur chaque bord du navire et d'une capacité globale suffisante pour recevoir 30 p.100 au moins du nombre total des personnes à bord, ainsi que des radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et ayant une capacité globale telle que compte tenu de la capacité des embarcations de sauvetage, les embarcations et les radeaux de sauvetage permettent de recevoir toutes les personnes à bord. Les radeaux de sauvetage doivent être desservis par des dispositifs de mise à l'eau également répartis sur chaque bord du navire; et

.2 en outre, des radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 25 p.100 au moins du nombre total des personnes à bord. Ces radeaux de sauvetage doivent être desservis par au moins un dispositif de mise à l'eau sur chaque bord qui peut être un de ceux prévus conformément aux prescriptions du paragraphe 1.2.1 ou un engin approuvé équivalent pouvant être utilisé sur l'un ou l'autre bord. Toutefois, il n'est pas nécessaire que l'arrimage de ces radeaux de sauvetage satisfasse aux prescriptions de la règle 13.5.

1.3 Les navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et ne satisfaisant pas aux règles spéciales de compartimentage prescrites à la règle II-1/6.5 doivent porter les embarcations et radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 1.1.

1.4 Toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage requis pour permettre à toutes les personnes à bord d'abandonner le navire

their full complement of persons and equipment within a period of 30 min from the time the abandon ship signal is given.

1.5 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1, 1.2 or 1.3, passenger ships of less than 500 tons gross tonnage where the total number of persons on board is less than 200, may comply with the following:

.1 They shall carry on each side of the ship, liferafts complying with the requirements of regulation 39 or 40 and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board.

.2 Unless the liferafts required by paragraph 1.5.1 can be readily transferred for launching on either side of the ship, additional liferafts shall be provided so that the total capacity available on each side will accommodate 150% of the total number of persons on board.

.3 If the rescue boat required by paragraph 2.2 is also a lifeboat complying with the requirements of regulation 42, 43 or 44, it may be included in the aggregate capacity required by paragraph 1.5.1, provided that the total capacity available on either side of the ship is at least 150% of the total number of persons on board.

.4 In the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use on each side to accommodate the total number of persons on board.

2 Rescue boats

2.1 Passenger ships of 500 tons gross tonnage and over shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of regulation 47 on each side of the ship.

2.2 Passenger ships of less than 500 tons gross tonnage shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of regulation 47.

2.3 A lifeboat may be accepted as a rescue boat provided it also complies with the requirements for a rescue boat.

3 Marshalling of liferafts

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

3.2 The number of lifeboats and rescue boats that are carried on passenger ships engaged on short international voyages and complying with the special standards of subdivision prescribed by regulation II-1/6.5 shall be sufficient to ensure that in providing for abandonment

doivent pouvoir être mis à l'eau avec leur plein chargement en personnes et en armement dans un délai de 30 minutes à compter du moment où le signal d'abandon du navire est donné.

1.5 Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1, du paragraphe 1.2 ou du paragraphe 1.3, les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et qui transportent au total moins de 200 personnes peuvent satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 Ils doivent porter, sur chaque bord, des radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.

.2 Sauf si les radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 1.5.1 peuvent être transférés rapidement d'un bord à l'autre du navire pour être mis à l'eau, il doit être prévu des radeaux de sauvetage supplémentaires de manière que la capacité totale existant sur chaque bord soit suffisante pour recevoir 150 p.100 du nombre total des personnes à bord.

.3 Si le canot de secours prescrit au paragraphe 2.2 est également une embarcation de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 42, de la règle 43 ou de la règle 44, il peut être inclus dans la capacité globale prescrite au paragraphe 1.5.1, à condition que la capacité totale existant sur chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 150 p.100 du nombre total des personnes à bord.

.4 Les embarcations et les radeaux de sauvetage disponibles pour utilisation de chaque bord doivent être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable.

2 Canots de secours

2.1 Les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doivent porter sur chaque bord au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions de la règle 47.

2.2 Les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux doivent porter au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions de la règle 47.

2.3 Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours si elle satisfait également aux prescriptions applicables aux canots de secours.

3 Rassemblement des radeaux de sauvetage

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

3.2 Le nombre des embarcations de sauvetage et des canots de secours transportés à bord des navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts et satisfaisant aux règles spéciales de compartimentage prescrites à la règle II-1/6.5 doit être suffisant pour

by the total number of persons on board not more than nine liferafts need be marshalled by each lifeboat or rescue boat.

Regulation 21

Personal life-saving appliances

1 Lifebuoys

1.1 A passenger ship shall carry not less than the number of lifebuoys complying with the requirements of regulations 7.1 and 31 prescribed in the following table:

Length of ship in metres	Minimum number of lifebuoys
Under 60	8
60 and under 120	12
120 and under 180	18
180 and under 240	24
240 and over	30

1.2 Notwithstanding regulation 7.1.3, passenger ships of under 60 m in length shall carry not less than six lifebuoys provided with self-igniting lights.

2 Lifejackets

In addition to the lifejackets required by regulation 7.2, every passenger ship shall carry lifejackets for not less than 5% of the total number of persons on board. These lifejackets shall be stowed in conspicuous places on deck or at muster stations.

3 Lifejacket lights

3.1 This paragraph applies to all passenger ships. With respect to passenger ships constructed before 1 July 1986, the requirements of this paragraph shall apply not later than 1 July 1991.

3.2 On passenger ships engaged on international voyages which are not short international voyages each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3.

4 Immersion suits and thermal protective aids

4.1 This paragraph applies to all passenger ships. With respect to passenger ships constructed before 1 July 1986, the requirements of this paragraph shall apply not later than 1 July 1991.

4.2 Passenger ships shall carry for each lifeboat on the ship at least three immersion suits complying with the requirements of regulation 33 and, in addition, a thermal protective aid complying with the requirements of regulation 34 for every person to be accommodated in

qu'en cas d'abandon du navire par toutes les personnes à bord, chaque embarcation ou canot n'ait pas plus de neuf radeaux à rassembler.

Règle 21

Engins de sauvetage individuels

1 Bouées de sauvetage

1.1 Les navires à passagers doivent au moins avoir à bord le nombre de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 7.1 et de la règle 31 qui est indiqué dans le tableau suivant:

Longueur du navire en mètres	Nombre minimal de boués de sauvetage
Au-dessous de 60	8
60 et au-dessous de 120	12
120 et au-dessous de 180	18
180 et au-dessous de 240	24
240 et au-dessus	30

1.2 Nonobstant les dispositions de la règle 7.1.3, les navires à passagers d'une longueur inférieure à 60 mètres doivent avoir au moins six bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique.

2 Brassières de sauvetage

En sus des brassières de sauvetage prescrites à la règle 7.2, tout navire à passagers doit être pourvu de brassières de sauvetage pour au moins 5 p. 100 du nombre total de personnes à bord. Ces brassières de sauvetage doivent être arrimées bien en évidence sur le pont ou aux postes de rassemblement.

3 Appareils lumineux des brassières de sauvetage

3.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires à passagers. En ce qui concerne les navires à passagers construits avant le 1er juillet 1986, le présent paragraphe s'applique au plus tard le 1er juillet 1991.

3.2 A bord des navires à passagers effectuant des voyages internationaux qui ne sont pas des voyages internationaux courts, chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 32.3.

4 Combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique

4.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires à passagers. En ce qui concerne les navires à passagers construits avant le 1er juillet 1986, le présent paragraphe s'applique au plus tard le 1er juillet 1991.

4.2 A bord des navires à passagers, il faut prévoir, pour chaque embarcation de sauvetage transportée, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 33 et, en plus, un moyen de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle

the lifeboat and not provided with an immersion suit. These immersion suits and thermal protective aids need not be carried:

.1 for persons to be accommodated in totally or partially enclosed lifeboats; or

.2 if the ship is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration. thermal protective aids are unnecessary.

4.3 The provisions of paragraph 4.2.1 also apply to totally or partially enclosed lifeboats not complying with the requirements of regulation 42, 43 or 44, provided they are carried on ships constructed before 1 July 1986.

Regulation 22

Survival craft and rescue boat embarkation arrangements

1 On passenger ships, survival craft embarkation arrangements shall be designed for:

.1 all lifeboats to be boarded and launched either directly from the stowed position or from an embarkation deck but not both;

.2 davit-launched liferafts to be boarded and launched from a position immediately adjacent to the stowed position or from a position to which, in compliance with the requirements of regulation 13.5, the liferaft is transferred prior to launching.

2 Rescue boat arrangements shall be such that the rescue boat can be boarded and launched directly from the stowed position with the number of persons assigned to crew the rescue boat on board. Notwithstanding the requirements of paragraph 1.1, if the rescue boat is also a lifeboat and the other lifeboats are boarded and launched from an embarkation deck, the arrangements shall be such that the rescue boat can also be boarded and launched from the embarkation deck.

34 pour chaque personne devant prendre place à bord d'une embarcation de sauvetage et pour laquelle une combinaison d'immersion n'est pas prévue. Il n'est pas nécessaire d'exiger ces combinaisons d'immersion et ces moyens de protection thermique:

.1 pour les personnes devant prendre place à bord d'embarcations de sauvetage totalement ou partiellement fermées; ou

.2 si le navire effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, les moyens de protection thermique ne sont pas nécessaires.

4.3 Les dispositions du paragraphe 4.2.1 s'appliquent également aux embarcations de sauvetage totalement ou partiellement fermées qui ne satisfont pas aux prescriptions de la règle 42, de la règle 43 ou de la règle 44, à condition que ces embarcations soient transportées à bord de navires construits avant le 1er juillet 1986.

Règle 22

Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et dans les canots de secours

1 A bord des navires à passagers, les dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être telles que:

.1 toutes les embarcations de sauvetage puissent recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage seulement ou depuis un pont d'embarquement seulement;

.2 les radeaux de sauvetage sous bossoirs puissent recevoir leur chargement en personnes et être mis à l'eau depuis un emplacement immédiatement adjacent au poste d'arrimage ou depuis l'emplacement où le radeau de sauvetage est transféré avant sa mise à l'eau conformément aux prescriptions de la règle 13.5.

2 Les dispositions relatives aux canots de secours doivent être telles que le canot puisse recevoir son chargement en personnes et être mis à l'eau directement depuis le poste d'arrimage lorsque le nombre de personnes désignées pour former son équipage se trouve à son bord. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1.1, lorsque le canot est également une embarcation de sauvetage et que les autres embarcations de sauvetage reçoivent leur chargement en personnes et sont mises à l'eau depuis un pont d'embarquement, les dispositions doivent être telles que le canot de secours puisse également recevoir son chargement en personnes et être mis à l'eau depuis le pont d'embarquement.

Regulation 23

Stowage of liferafts

On passenger ships, every liferaft shall be stowed with its painter permanently attached to the ship and with a float-free arrangement complying with the requirements of regulation 38.6 so that, as far as practicable, the liferaft floats free and, if inflatable, inflates automatically when the ship sinks.

Regulation 24

Muster stations

Every passenger ship shall, in addition to complying with the requirements of regulation 11, have passenger muster stations which shall:

.1 be in the vicinity of, and permit ready access for the passengers to, the embarkation stations unless in the same location;

.2 have ample room for marshalling and instruction of the passengers.

Regulation 25

Drills

1 This regulation applies to all passenger ships.

2 On passenger ships, an abandon ship drill and fire drill shall take place weekly.

SECTION III – CARGO SHIPS

(Additional Requirements)

Regulation 26

Survival craft and rescue boats

1 Survival craft

1.1 Cargo ships shall carry:

.1 one or more lifeboats complying with the requirements of regulation 44 of such aggregate capacity on each side of the ship as will accommodate the total number of persons on board. The Administration may, however, permit cargo ships (except oil tankers, chemical tankers and gas carriers) operating under favourable climatic conditions and in

Règle 23

Arrimage des radeaux de sauvetage

A bord des navires à passagers, tous les radeaux de sauvetage doivent être arrimés avec la bosse fixée en permanence au navire et au moyen d'un dispositif de largage satisfaisant aux prescriptions de la règle 38.6 de façon que, dans la mesure du possible, ils surnagent librement et, s'ils sont gonflables, se gonflent automatiquement en cas de naufrage.

Règle 24

Postes de rassemblement

Tout navire à passagers doit non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 11 mais avoir des postes de rassemblement des passagers qui doivent:

.1 se trouver à proximité des postes d'embarquement et permettre aux passagers d'accéder facilement à ces postes, à moins d'être au même endroit;

.2 comporter suffisamment d'espace pour permettre le rassemblement des passagers et la transmission des consignes.

Règle 25

Exercices

1 La présente règle s'applique à tous les navires à passagers.

2 A bord des navires à passagers, un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie doivent avoir lieu toutes les semaines.

SECTION III – NAVIRES DE CHARGE

(Prescriptions supplémentaires)

Règle 26

Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours

1 Embarcations et radeaux de sauvetage

1.1 Les navires de charge doivent porter:

.1 de chaque bord, une ou plusieurs embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 44 et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Toutefois, l'Administration peut autoriser les navires de charge exploités dans des conditions climatiques favorables et dans des régions appropriées (à

suitable areas, to carry lifeboats complying with the requirements of regulation 43, provided the limits of the trade area are specified in the Cargo Ship Safety Equipment Certificate; and

.2 in addition, a liferaft or liferafts, complying with the requirements of regulation 39 or 40, capable of being launched on either side of the ship and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. If the liferaft or liferafts cannot be readily transferred for launching on either side of the ship, the total capacity available on each side shall be sufficient to accommodate the total number of persons on board.

1.2 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1, cargo ships may carry:

.1 one or more lifeboats, complying with the requirements of regulation 44, capable of being free fall launched over the stern of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; and

.2 in addition, one or more liferafts complying with the requirements of regulation 39 or 40, on each side of the ship, of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. The liferafts on at least one side of the ship shall be served by launching appliances.

1.3 In lieu of meeting the requirements of paragraph 1.1 or 1.2, cargo ships of less than 85 m in length other than oil tankers, chemical tankers and gas carriers, may comply with the following:

.1 They shall carry on each side of the ship, one or more liferafts complying with the requirements of regulation 39 or 40 and of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board.

2 Unless the liferafts required by paragraph 1.3.1 can be readily transferred for launching on either side of the ship, additional liferafts shall be provided so that the total capacity available on each side will accommodate 150% of the total number of persons on board.

.3 If the rescue boat required by paragraph 2 is also a lifeboat complying with the requirements of regulation 43 or 44, it may be included in the aggregate capacity required by paragraph 1.3.1, provided that the total capacity available on either side of the ship is at least 150% of the total number of persons on board.

.4 In the event of any one survival craft being lost or rendered unserviceable, there shall be sufficient survival craft available for use

l'exception des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des transporteurs de gaz) à porter des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 43, à condition que les limites de la région d'exploitation soient spécifiées dans le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navires de charge; et

.2 en outre, un ou plusieurs radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40, pouvant être mis à l'eau de l'un ou de l'autre bord du navire et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Si le ou les radeaux de sauvetage ne peuvent pas être transférés rapidement d'un bord à l'autre du navire pour être mis à l'eau, la capacité totale existant sur chaque bord doit être suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

1.2 Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1, les navires de charge peuvent porter:

.1 une ou plusieurs embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 44, pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; et

.2 en outre, sur chaque bord du navire, un ou plusieurs radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Au moins sur un bord du navire, les radeaux de sauvetage doivent être desservis par des dispositifs de mise à l'eau.

1.3 Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1 ou du paragraphe 1.2, les navires de charge d'une longueur inférieure à 85 mètres autres que les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz peuvent satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 Ils doivent porter, sur chaque bord, un ou plusieurs radeaux de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 39 ou de la règle 40 et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord.

.2 Sauf si les radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 1.3.1 peuvent être transférés rapidement d'un bord à l'autre du navire pour être mis à l'eau, il doit être prévu des radeaux de sauvetage supplémentaires de manière que la capacité totale existant sur chaque bord soit suffisante pour recevoir 150 p.100 du nombre total des personnes à bord.

.3 Si le canot de secours prescrit au paragraphe 2 est également une embarcation de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 43 ou de la règle 44, il peut être inclus dans la capacité globale prescrite au paragraphe 1.3.1, à condition que la capacité totale existant sur chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 150 p.100 du nombre total des personnes à bord.

.4 Les embarcations et radeaux de sauvetage disponibles pour utilisation de chaque bord doivent être en nombre suffisant pour

on each side to accommodate the total number of persons on board.

1.4 Cargo ships where the survival craft are stowed in a position which is more than 100 m from the stem or stern shall carry, in addition to the liferafts required by paragraphs 1.1.2 and 1.2.2, a liferaft stowed as far forward or aft, or one as far forward and another as far aft, as is reasonable and practicable. Notwithstanding the requirements of regulation 29, such liferaft or liferafts may be securely fastened so as to permit manual release and need not be of the type which can be launched from an approved launching device.

1.5 With the exception of the survival craft referred to in regulation 15.1.1, all survival craft required to provide for abandonment by the total number of persons on board shall be capable of being launched with their full complement of persons and equipment within a period of 10 min from the time the abandon ship signal is given.

1.6 Chemical tankers and gas carriers carrying cargoes emitting toxic vapours or gases[1]) shall carry, in lieu of lifeboats complying with the requirements of regulation 43 or 44, lifeboats complying with the requirements of regulation 45.

1.7 Oil tankers, chemical tankers and gas carriers carrying cargoes having a flashpoint not exceeding 60° C (closed cup test) shall carry, in lieu of lifeboats complying with the requirements of regulation 43 or 44, lifeboats complying with the requirements of regulation 46.

2 Rescue boats

Cargo ships shall carry at least one rescue boat complying with the requirements of regulation 47. A lifeboat may be accepted as a rescue boat, provided that it also complies with the requirements for a rescue boat.

---

[1]) Reference is made to products for which emergency escape respiratory protection is required in chapter 17 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.4(48) and in chapter 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.5(48).

recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable.

1.4 Les navires de charge dont les embarcations et radeaux de sauvetage sont arrimés à un emplacement distant de plus de 100 mètres de l'avant ou de l'arrière du navire doivent porter, en plus des radeaux de sauvetage prescrits aux paragraphes 1.1.2 et 1.2.2, un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant ou de l'arrière que cela est raisonnablement possible ou un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant et un autre arrimé aussi près de l'arrière que cela est raisonnablement possible. Nonobstant les prescriptions de la règle 29, ce ou ces radeaux de sauvetage peuvent être solidement arrimés de manière à permettre un largage manuel et n'ont pas à être du type qui peut être mis à l'eau à partir d'un dispositif de mise à l'eau approuvé.

1.5 A l'exception des embarcations et radeaux de sauvetage prévus à la règle 15.1.1, la totalité des embarcations et radeaux de sauvetage nécessaire à l'abandon du navire par toutes les personnes à bord doit pouvoir être mise à l'eau avec le plein chargement en personnes et en armement dans un délai de 10 minutes à compter du moment où le signal d'abandon du navire est donné.

1.6 Les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz transportant des cargaisons dégageant des vapeurs ou des gaz toxiques[1]) doivent porter, à la place des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 43 ou de la règle 44, des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 45.

1.7 Les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz transportant des cargaisons dont le point d'éclair ne dépasse pas 60°C (essai en creuset fermé) doivent, à la place des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 43 ou de la règle 44, porter des embarcations de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 46.

2 Canots de secours

Les navires de charge doivent porter au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions de la règle 47. Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours si elle satisfait également aux prescriptions applicables aux canots de secours.

---

[1]) Ces cargaisons sont les cargaisons de produits pour lesquels des appareils respiratoires sont prescrits pour l'évacuation d'urgence au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) que le Comité de la sécurité maritime a adopté par la résolution MSC.4(48) et au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'equipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) que le Comité de la sécurité maritime a adopté par la résolution MSC.5(48).

3 In addition to their lifeboats, cargo ships constructed before 1 July 1986 shall carry not later than 1 July 1991:

.1 one or more liferafts of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board. The liferaft or liferafts shall be equipped with a lashing or an equivalent means of securing the liferaft which will automatically release it from a sinking ship;

.2 where the survival craft are stowed in a position which is more than 100 m from the stem or stern, in addition to the liferafts required by paragraph 3.1, a liferaft stowed as far forward or aft, or one as far forward and another as far aft, as is reasonable and practicable. Notwithstanding the requirements of paragraph 3.1, such liferaft or liferafts may be securely fastened so as to permit manual release.

Regulation 27

Personal life-saving appliances

1 Lifebuoys

1.1 Cargo ships shall carry not less than the number of lifebuoys complying with the requirements of regulations 7.1 and 31 prescribed in the following table:

Length of ship in metres	Minimum number of lifebuoys
Under 100	8
100 and under 150	10
150 and under 200	12
200 and over	14

1.2 Self-igniting lights for lifebuoys on tankers required by regulation 7.1.3 shall be of an electric battery type.

2 Lifejacket lights

2.1 This paragraph applies to all cargo ships. With respect to cargo ships constructed before 1 July 1986, this paragraph shall apply not later than 1 July 1991.

2.2 On cargo ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3.

3 Immersion suits and thermal protective aids

3.1 This paragraph applies to all cargo ships. With respect to cargo ships constructed before 1 July 1986, this paragraph shall apply not later than 1 July 1991.

3 En plus de leurs embarcations de sauvetage, les navires de charge construits avant le 1er juillet 1986 doivent porter, au plus tard le 1er juillet 1991:

.1 un ou plusieurs radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Ce ou ces radeaux doivent être pourvus d'une saisine ou d'un moyen équivalent d'assujettissement qui les libère automatiquement en cas de naufrage;

.2 quand les embarcations ou radeaux de sauvetage sont arrimés à un emplacement distant de plus de 100 mètres de l'avant ou de l'arrière du navire, en plus des radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 3.1, un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant ou de l'arrière que cela est raisonnablement possible ou un radeau de sauvetage arrimé aussi près de l'avant et un autre arrimé aussi près de l'arrière que cela est raisonnablement possible. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 3.1, ce ou ces radeaux de sauvetage peuvent être solidement arrimés de manière à permettre un largage manuel.

Règle 27

Engins de sauvetage individuels

1 Bouées de sauvetage

1.1 Les navires de charge doivent au moins avoir à bord le nombre de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 7.1 et de la règle 31 qui est indiqué dans le tableau suivant:

Longueur du navire en mètres	Nombre minimal de bouées de sauvetage
Au-dessous de 100	8
100 et au-dessous de 150	10
150 et au-dessous de 200	12
200 et au-dessus	14

1.2 A bord des navires-citernes, les appareils lumineux à allumage automatique qui sont prescrits à la règle 7.1.3 pour les bouées de sauvetage doivent être alimentés par une source du type pile électrique.

2 Appareils lumineux des brassières de sauvetage

2.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires de charge. En ce qui concerne les navires de charge construits avant le 1er juillet 1986, le présent paragraphe s'applique au plus tard le 1er juillet 1991.

2.2 A bord des navires de charge, chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 32.3.

3 Combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique

3.1 Le présent paragraphe s'applique à tous les navires de charge. En ce qui concerne les navires de charge construits avant le 1er juillet 1986, le présent paragraphe s'applique au plus tard le 1er juillet 1991.

3.2 Cargo ships shall carry for each lifeboat on the ship at least three immersion suits complying with the requirements of regulation 33 or, if the Administration considers it necessary and practicable, one immersion suit complying with the requirements of regulation 33 for every person on board the ship; however, the ship shall carry in addition to the thermal protective aids required by regulations 38.5.1.24, 41.8.31 and 47.2.2. 13, thermal protective aids complying with the requirements of regulation 34 for persons on board not provided with immersion suits. These immersion suits and thermal protective aids need not be required if the ship:

.1 has totally enclosed lifeboats on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; or

.2 has totally enclosed lifeboats capable of being launched by free-fall over the stern of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board and which are boarded and launched directly from the stowed position, together with liferafts on each side of the ship of such aggregate capacity as will accommodate the total number of persons on board; or

.3 is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.

3.3 Cargo ships complying with the requirements of regulation 26.1.3 shall carry immersion suits complying with the requirements of regulation 33 for every person on board unless the ship:

.1 has davit-launched liferafts; or

.2 has liferafts served by equivalent approved appliances capable of being used on both sides of the ship and which do not require entry into the water to board the liferaft; or

.3 is constantly engaged on voyages in warm climates where, in the opinion of the Administration, immersion suits are unnecessary.

3.4 The immersion suits required by this regulation may be used to comply with the requirements of regulation 7.3.

3.5 The totally enclosed lifeboats referred to in paragraphs 3.2.1 and 3.2.2 carried on cargo ships constructed before 1 July 1986 need not comply with the requirements of regulation 44.

3.2 A bord des navires de charge, il faut prévoir, pour chaque embarcation de sauvetage transportée, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 33 ou, si l'Administration le juge nécessaire et possible dans la pratique, une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 33 pour chaque personne à bord du navire; toutefois, en plus des moyens de protection thermique prescrits aux règles 38.5.1.24, 41.8.31 et 47.2.2.13, il faut prévoir à bord des moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 34 pour les personnes qui ne disposent pas de combinaisons d'immersion. Il n'est pas nécessaire d'exiger ces combinaisons d'immersion et ces moyens de protection si le navire:

.1 porte sur chaque bord des embarcations de sauvetage complètement fermées d'une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; ou

.2 porte des embarcations de sauvetage complètement fermées pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire, ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord et pouvant recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage, ainsi que, sur chaque bord, des radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord; ou

.3 effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion ne sont pas nécessaires.

3.3 A bord des navires de charge satisfaisant aux prescriptions de la règle 26.1.3, il faut prévoir pour chaque personne une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 33, sauf si le navire:

.1 porte des radeaux de sauvetage sous bossoirs; ou

.2 porte des radeaux de sauvetage desservis par des engins équivalents approuvés pouvant être utilisés sur les deux bords du navire et qui permettent d'embarquer dans le radeau sans se mettre à l'eau; ou

.3 effectue constamment des voyages en climat chaud pour lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion ne sont pas nécessaires.

3.4 Les combinaisons d'immersion prescrites à la présente règle peuvent être utilisées pour satisfaire aux prescriptions de la règle 7.3.

3.5 Les embarcations de sauvetage complètement fermées, visées aux paragraphes 3.2.1 et 3.2.2, qui se trouvent à bord de navires de charge construits avant le 1er juillet 1986 ne sont pas tenues de satisfaire aux prescriptions de la règle 44.

Regulation 28

Survival craft embarkation and launching arrangements

1 Cargo ship survival craft embarkation arrangements shall be so designed that lifeboats can be boarded and launched directly from the stowed position and davit-launched liferafts can be boarded and launched from a position immediately adjacent to the stowed position or from a position to which the liferaft is transferred prior to launching in compliance with the requirements of regulation 13.5.

2 On cargo ships of 20,000 tons gross tonnage and upwards, lifeboats shall be capable of being launched, where necessary utilizing painters, with the ship making headway at speeds up to 5 knots in calm water.

Regulation 29

Stowage of liferafts

On cargo ships, every liferaft, other than those required by regulation 26.1.4, shall be stowed with its painter permanently attached to the ship and with a float-free arrangement complying with the requirements of regulation 38.6 so that the liferaft floats free and, if inflatable, inflates automatically when the ship sinks.

PART C – LIFE-SAVING APPLIANCE REQUIREMENTS

SECTION I – GENERAL

Regulation 30

General requirements for life-saving appliances

1 Paragraph 2.7 applies to all ships. With respect to ships constructed before 1 July 1986, paragraph 2.7 shall apply not later than 1 July 1991.

2 Unless expressly provided otherwise or unless, in the opinion of the Administration having regard to the particular voyages on which the ship is constantly engaged, other requirements are appropriate, all life-saving appliances prescribed in this part shall:

Règle 28

Dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage et à leur mise à l'eau

1 A bord des navires de charge, les dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être telles que les embarcations de sauvetage puissent recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage et que les radeaux de sauvetage sous bossoirs puissent recevoir leur chargement en personnes et être mis à l'eau depuis un emplacement immédiatement adjacent au poste d'arrimage ou depuis l'emplacement où le radeau de sauvetage est transféré avant sa mise à l'eau conformément aux prescriptions de la règle 13.5.

2 A bord des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 tonneaux, les embarcations de sauvetage doivent pouvoir être mises à l'eau, si nécessaire au moyen de bosses, lorsque le navire fait route à une vitesse quelconque pouvant atteindre 5 noeuds en eau calme.

Règle 29

Arrimage des radeaux de sauvetage

A bord des navires de charge, tous les radeaux de sauvetage autres que ceux prescrits à la règle 26.1.4 doivent être arrimés avec la bosse fixée en permanence au navire et au moyen d'un dispositif de largage satisfaisant aux prescriptions de la règle 38.6 de façon qu'ils surnagent librement et, s'ils sont gonflables, se gonflent automatiquement en cas de naufrage.

PARTIE C – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ENGINS DE SAUVETAGE

SECTION I – GENERALITES

Règle 30

Prescriptions générales applicables aux engins de sauvetage

1 Le paragraphe 2.7 s'applique à tous les navires. En ce qui concerne les navires construits avant le 1er juillet 1986, le paragraphe 2.7 doit s'appliquer au plus tard le 1er juillet 1991.

2 Sauf disposition expresse contraire ou à moins que l'Administration n'estime que d'autres prescriptions sont appropriées compte tenu des voyages particuliers que le navire effectue constamment, tous les engins de sauvetage prescrits dans la présente partie doivent:

.1 be constructed with proper workmanship and materials;
.2 not be damaged in stowage throughout the air temperature range -30° C to +65° C;
.3 if they are likely to be immersed in seawater during their use, operate throughout the seawater temperature range -1° C to +30° C;
.4 where applicable, be rot-proof, corrosion-resistant, and not be unduly affected by seawater, oil or fungal attack;
.5 where exposed to sunlight, be resistant to deterioration;
.6 be of a highly visible colour on all parts where this will assist detection;
.7 be fitted with retro-reflective material where it will assist in detection and in accordance with the recommendations of the Organization[1]);
.8 if they are to be used in a seaway, be capable of satisfactory operation in that environment.

3 The Administration shall determine the.period of acceptability of life-saving appliances which are subject to deterioration with age. Such life-saving appliances shall be marked with a means for determining their age or the date by which they must be replaced.

---

[1]) Reference is made to the "Recommendation on retro-reflective tapes on life-saving appliances" adopted by the Organization in resolution A.274(VIII).

SECTION II - PERSONAL LIFE-SAVING APPLIANCES

Regulation 31

Lifebuoys

1 Lifebuoy specification
Every lifebuoy shall:
.1 have an outer diameter of not more than 800 mm and an inner diameter of not less than 400 mm;
.2 be constructed of inherently buoyant material; it shall not depend upon rushes, cork shavings or granulated cork, any other loose granulated material or any air compartment which depends on inflation for buoyancy;
.3 be capable of supporting not less than 14.5 kg of iron in fresh water for a period of 24 hr;
.4 have a mass of not less than 2.5 kg;

.1 être construits soigneusement et avec des matériaux appropriés;
.2 ne pas être endommagés pendant l'arrimage lorsque la température de l'air est comprise entre moins 30°C et plus 65°C;
.3 s'ils sont susceptibles d'être immergés dans l'eau de mer au cours de leur utilisation, fonctionner lorsque la température de la mer est comprise entre moins 1°C et plus 30°C;
.4 selon le cas, être imputrescibles, résister à la corrosion et ne pas être fonctionnellement altérés par l'eau de mer, les hydrocarbures et les moisissures;
.5 résister à la détérioration provoquée par la lumière du soleil sur les parties exposées;
.6 être d'une couleur très visible sur toutes les parties où cela facilitera le repérage;
.7 être recouverts d'un matériau rétroréfléchissant là où cela facilitera le repérage, conformément aux recommandations de l'Organisation;[1])
.8 s'ils sont destinés à être utilisés sur houle, pouvoir fonctionner dans ce milieu de façon satisfaisante.

3 L'Administration doit déterminer la période d'acceptabilité des engins de sauvetage qui se détériorent en vieillissant. Ces engins de sauvetage doivent porter des indications permettant de déterminer leur âge ou la date avant laquelle ils doivent être remplacés.

---

[1]) Il convient de se reporter à la «Recommandation sur les rubans réfléchissants pour engins de sauvetage», qui a été adoptée par l'Organisation (résolution A.274(VIII)).

SECTION II – ENGINS DE SAUVETAGE INDIVIDUELS

Règle 31

Bouées de sauvetage

1 Spécifications des bouées de sauvetage
Toute bouée de sauvetage doit:
.1 avoir un diamètre extérieur qui ne soit pas supérieur à 800 millimètres et un diamètre intérieur qui ne soit pas inférieur à 400 millimètres;
.2 être construite en un matériau ayant une flottabilité propre qui ne soit pas assurée par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance en grains et sans cohésion propre ou par des chambres à air dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable;
.3 pouvoir soutenir, en eau douce pendant 24 heures, un poids de fer au moins égal à 14,5 kilogrammes;
.4 avoir une masse de 2,5 kilogrammes au moins;

.5 not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 s;

.6 be constructed to withstand a drop into the water from the height at which it is stowed above the waterline in the lightest seagoing condition or 30 m, whichever is the greater, without impairing either its operating capability or that of its attached components;

.7 if it is intended to operate the quick-release arrangement provided for the self-activated smoke signals and self-igniting lights, have a mass sufficient to operate the quick-release arrangement or 4 kg, whichever is the greater;

.8 be fitted with a grabline not less than 9.5 mm in diameter and not less than 4 times the outside diameter of the body of the buoy in length. The grabline shall be secured at four equidistant points around the circumference of the buoy to form four equal loops.

2 Lifebuoy self-igniting lights

Self-igniting lights required by regulation 7.1.3 shall:

.1 be such that they cannot be extinguished by water;

.2 be capable of either burning continuously with a luminous intensity of not less than 2 cd in all directions of the upper hemisphere or flashing (discharge flashing) at a rate of not less than 50 flashes per minute with at least the corresponding effective luminous intensity;

.3 be provided with a source of energy capable of meeting the requirement of paragraph 2.2 for a period of at least 2 hr;

.4 be capable of withstanding the drop test required by paragraph 1.6.

3 Lifebuoy selfactivating smoke signals

Self-activating smoke signals required by regulation 7.1.3 shall:

.1 emit smoke of a highly visible colour at a uniform rate for a period of at least 15 min when floating in calm water;

.2 not ignite explosively or emit any flame during the entire smoke emission time of the signal;

.3 not be swamped in a seaway;

.4 continue to emit smoke when fully submerged in water for a period of at least 10 s;

.5 be capable of withstanding the drop test required by paragraph 1.6.

4 Buoyant lifelines

Buoyant lifelines required by regulation 7.1.2 shall:

.5 ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes;

.6 être construite de façon à résister à une chute dans l'eau depuis la hauteur à laquelle elle est arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, ou d'une hauteur de 30 mètres si cette dernière valeur est supérieure, sans que cela nuise à sa capacité de fonctionnement ou à celle des éléments qui lui sont attachés;

.7 si elle est conçue pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide prévu pour les signaux fumigènes à déclenchement automatique et les appareils lumineux à allumage automatique, avoir une masse au moins suffisante pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide ou une masse de 4 kilogrammes, si cette dernière valeur est supérieure;

.8 être pourvue d'une saisine d'un diamètre égal à 9,5 millimètres au moins et d'une longueur égale à quatre fois au moins le diamètre extérieur du corps de la bouée. La saisine doit être fixée à quatre points équidistants autour de la circonférence de la bouée de façon à former quatre guirlandes de grandeur égale.

2 Appareils lumineux à allumage automatique des bouées de sauvetage

Les appareils lumineux à allumage automatique prescrits à la règle 7.1.3 doivent être tels:

.1 qu'ils ne puissent s'éteindre sous l'effet de l'eau;

.2 qu'ils puissent fonctionner de façon continue avec une intensité lumineuse d'au moins 2 candelas dans toutes les directions de l'hémisphère supérieur ou lancer des éclats (feu à décharge) à un rythme de 50 éclats au moins par minute avec au moins l'intensité lumineuse effective correspondante;

.3 qu'ils soient alimentés par une source d'énergie pouvant satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.2 pendant 2 heures au moins;

.4 qu'ils puissent résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1.6.

3 Signaux fumigènes à déclenchement automatique des bouées de sauvetage

Les signaux fumigènes à déclenchement automatique prescrits à la règle 7.1.3 doivent:

.1 émettre une fumée d'une couleur très visible à un débit constant pendant 15 minutes au moins lorsqu'ils flottent en eau calme;

.2 ne pas s'allumer de manière explosive ni produire de flamme pendant la durée d'émission fumigène du signal;

.3 ne pas être noyés par la houle;

.4 continuer d'émettre une fumée pendant au moins 10 secondes lorsqu'ils sont complètement sous l'eau;

.5 pouvoir résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1.6.

4 Lignes de sauvetage flottantes

Les lignes de sauvetage flottantes prescrites à la règle 7.1.2 doivent:

.1 be non-kinking;
.2 have a diameter of not less than 8 mm;
.3 have a breaking strength of not less than 5 kN.

Regulation 32

Lifejackets

1 General requirements for lifejackets

1.1 A lifejacket shall not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 s.

1.2 A lifejacket shall be so constructed that:

.1 after demonstration, a person can correctly don it within a period of 1 min without assistance;

.2 it is capable of being worn inside-out or is clearly capable of being worn in only one way and, as far as possible, cannot be donned incorrectly;

.3 it is comfortable to wear;

.4 it allows the wearer to jump from a height of at least 4.5 m into the water without injury and without dislodging or damaging the lifejacket.

1.3 A lifejacket shall have sufficient buoyancy and stability in calm fresh water to:

.1 lift the mouth of an exhausted or unconscious person not less than 120 mm clear of the water with the body inclined backwards at an angle of not less than 20° and not more than 50° from the vertical position;

.2 turn the body of an unconscious person in the water from any position to one where the mouth is clear of the water in not more than 5 s.

1.4 A lifejacket shall have buoyancy which is not reduced by more than 5% after 24 h submersion in fresh water.

1.5 A lifejacket shall allow the person wearing it to swim a short distance and to board a survival craft.

1.6 Each lifejacket shall be fitted with a whistle firmly secured by a cord.

2 Inflatable lifejackets

A lifejacket which depends on inflation for buoyancy shall have not less than two separate compartments and comply with the requirements of paragraph 1 and shall:

.1 inflate automatically on immersion, be provided with a device to permit inflation by a single manual motion and be capable of being inflated by mouth;

.1 ne pas faire de coques;
.2 avoir un diamètre qui ne soit pas inférieur à 8 millimètres;
.3 avoir une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 5 kilonewtons.

Règle 32

Brassières de sauvetage

1 Prescriptions générales applicables aux brassières de sauvetage

1.1 Une brassière de sauvetage doit ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes.

1.2 Une brassière de sauvetage doit être construite de façon à:

.1 permettre à une personne, après démonstration, de l'endosser correctement et sans assistance dans un délai de une minute;

.2 pouvoir être portée à l'envers, à moins qu'il ne soit manifeste qu'elle ne peut être portée que d'un seul côté, et éliminer autant que possible tout risque de port incorrect;

.3 être d'un port confortable;

.4 permettre à la personne qui l'a endossée de sauter à l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres au moins sans se blesser et sans que la brassière soit déplacée ou endommagée.

1.3 Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité et une stabilité suffisantes en eau douce calme pour:

.1 soulever une personne épuisée ou évanouie de manière à maintenir sa bouche à 120 millimètres au moins au-dessus de l'eau, le corps du naufragé étant incliné en arrière par rapport à la verticale de 20 degrés au moins et de 50 degrés au plus;

.2 retourner le corps d'une personne évanouie dans l'eau à partir de n'importe quelle position, de telle façon que la bouche soit hors de l'eau dans un délai qui ne dépasse pas 5 secondes.

1.4 Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité qui ne soit pas réduite de plus de 5 p.100 après une immersion de 24 heures en eau douce.

1.5 Une brassière de sauvetage doit permettre à la personne qui l'a endossée de parcourir une faible distance à la nage et de monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

1.6 Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un sifflet solidement fixé par une cordelette.

2 Brassières de sauvetage gonflables

Une brassière de sauvetage dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable doit comporter au moins deux compartiments distincts, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 et:

.1 se gonfler automatiquement dès son immersion, pouvoir être gonflée grâce à un dispositif actionné à la main d'un seul mouvement et pouvoir être gonflée à la bouche;

.2 in the event of loss of buoyancy in any one compartment be capable of complying with the requirements of paragraphs 1.2, 1.3 and 1.5;

.3 comply with the requirements of paragraph 1.4 after inflation by means of the automatic mechanism.

3 Lifejacket lights

3.1 Each lifejacket light shall:

.1 have a luminous intensity of not less than 0.75 cd;

.2 have a source of energy capable of providing a luminous intensity of 0.75 cd for a period of at least 8 h;

.3 be visible over as great a segment of the upper hemisphere as is practicable when attached to a lifejacket.

3.2 If the light referred to in paragraph 3.1 is a flashing light it shall, in addition:

.1 be provided with a manually operated switch;

.2 not be fitted with a lens or curved reflector to concentrate the beam;

.3 flash at a rate of not less than 50 flashes per minute with an effective luminous intensity of at least 0.75 cd.

Regulation 33

Immersion suits

1 General requirements for immersion suits

1.1 The immersion suit shall be constructed with waterproof materials such that:

.1 it can be unpacked and donned without assistance within 2 min, taking into account any associated clothing[1]), and a lifejacket if the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket;

.2 it will not sustain burning or continue melting after being totally enveloped in a fire for a period of 2 s;

.3 it will cover the whole body with the exception of the face. Hands shall also be covered unless permanently attached gloves are provided;

.4 it is provided with arrangements to minimize or reduce free air in the legs of the suit;

.5 following a jump from a height of not less than 4.5 m into the water there is no undue ingress of water into the suit.

---

[1]) Reference is made to paragraph 3.1.3.1 of the "Reccommendation on testing of life-saving appliances" to be submitted to the Assembly of the Organization at its thirteenth session for adoption.

.2 en cas de défaillance de l'un quelconque des compartiments assurant la flottabilité, pouvoir satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1.2, 1.3 et 1.5;

.3 satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.4 après gonflage au moyen du mécanisme automatique.

3 Appareils lumineux des brassières de sauvetage

3.1 Chaque appareil lumineux de brassière de sauvetage doit:

.1 avoir une intensité lumineuse qui ne soit pas inférieure à 0,75 candela;

.2 être alimenté par une source d'énergie capable de fournir une intensité lumineuse de 0,75 candela pendant 8 heures au moins;

.3 être visible sur un secteur aussi large que possible de l'hémisphère supérieur lorsqu'il est fixé à la brassière de sauvetage.

3.2 Si le feu prévu au paragraphe 3.1 est un feu à éclats, il doit en outre:

.1 être pourvu d'un interrupteur à déclenchement manuel;

.2 ne pas comporter de lentille ou de réflecteur concave destiné à concentrer le faisceau lumineux;

.3 lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50, avec une intensité lumineuse effective d'au moins 0,75 candela.

Règle 33

Combinaisons d'immersion

1 Prescriptions générales applicables aux combinaisons d'immersion

1.1 La combinaison d'immersion doit être en matériaux imperméables à l'eau et elle doit:

.1 pouvoir être déballée et endossée sans assistance dans un délai de 2 minutes, compte tenu des autres vêtements[1]) et d'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage;

.2 ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes;

.3 recouvrir la totalité du corps à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés à la combinaison en permanence;

.4 réduire ou minimiser l'entrée d'air dans les jambes de la combinaison au moyen de dispositifs spéciaux;

.5 ne pas laisser s'infiltrer une quantité d'eau excessive lorsque la personne qui la porte saute à la mer d'une hauteur de 4,5 mètres au moins.

---

[1]) Il convient de se reporter au paragraphe 3.1.3.1 de la «Recommandation sur la mise à l'essai des engins de sauvetage», qui sera présentée pour adoption à la treizième session de l'Assemblée de l'Organisation.

1.2 An immersion suit which also complies with the requirements of regulation 32 may be classified as a lifejacket.

1.3 An immersion suit shall permit the person wearing it, and also wearing a lifejacket if the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket, to:

.1 climb up and down a vertical ladder at least 5 m in length;

.2 perform normal duties during abandonment;

.3 jump from a height of not less than 4.5 m into the water without damaging or dislodging the immersion suit, or being injured; and

.4 swim a short distance through the water and board a survival craft.

1.4 An immersion suit which has buoyancy and is designed to be worn without a lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3 and the whistle prescribed by regulation 32.1.6.

1.5 If the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket, the lifejacket shall be worn over the immersion suit. A person wearing such an immersion suit shall be able to don a lifejacket without assistance.

2 Thermal performance requirements for immersion suits

2.1 An immersion suit made of material which has no inherent insulation shall be:

.1 marked with instructions that it must be worn in conjunction with warm clothing;

.2 so constructed that, when worn in conjunction with warm clothing, and with a lifejacket if the immersion suit is to be worn with a lifejacket, the immersion suit continues to provide sufficient thermal protection, following one jump by the wearer into the water from a height of 4.5 m, to ensure that when it is worn for a period of 1 h in calm circulating water at a temperature of 5° C, the wearer's body core temperature does not fall more than 2° C.

2.2 An immersion suit made of material with inherent insulation, when worn either on its own or with a lifejacket, if the immersion suit is to be worn in conjunction with a lifejacket, shall provide the wearer with sufficient thermal insulation, following one jump into the water from a height of 4.5 m, to ensure that the wearer's body core temperature does not fall more than 2° C after a period of 6 h immersion in calm circulating water at a temperature of between 0°C and 2°C.

2.3 The immersion suit shall permit the person wearing it with hands covered to pick up a pencil and write after being immersed in water at 5°C for a period of 1 h.

1.2 Une combinaison d'immersion qui satisfait aussi aux prescriptions de la règle 32 peut être considérée comme une brassière de sauvetage.

1.3 La combinaison d'immersion doit être conçue de façon telle que la personne qui la porte avec une brassière de sauvetage, si elle doit être portée ainsi, doit pouvoir:

.1 monter et descendre une échelle verticale d'au moins 5 mètres de long;

.2 s'acquitter des tâches courantes pendant l'abandon du navire;

.3 sauter à l'eau d'une hauteur minimale de 4,5 mètres sans se blesser et sans que la combinaison soit endommagée ou déplacée; et

.4 parcourir une faible distance à la nage et monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

1.4 Si la combinaison d'immersion est flottante et conçue pour être portée sans brassière de sauvetage, elle doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 32.3 et du sifflet prescrit à la règle 32.1.6.

1.5 Si une brassière de sauvetage doit être portée en même temps que la combinaison d'immersion, la brassière doit être portée par-dessus la combinaison. Une personne revêtue d'une combinaison de ce type doit pouvoir endosser une brassière de sauvetage sans assistance.

2 Prescriptions applicables à la protection thermique des combinaisons d'immersion

2.1 Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau qui n'est pas naturellement isolant doit:

.1 porter une mention indiquant qu'elle doit être utilisée en même temps que des vêtements chauds;

.2 être construite de façon que, lorsqu'elle est utilisée en même temps que des vêtements chauds, et qu'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage, elle continue d'assurer à la personne qui la porte, après un saut dans l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2°C après une immersion d'une heure dans des eaux calmes et circulantes à une température de 5°C.

2.2 Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau naturellement isolant et portée soit seule, soit avec une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage, doit assurer à la personne qui la porte, après un saut d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2°C après une immersion de 6 heures dans des eaux calmes et circulantes à une température comprise entre 0°C et 2°C.

2.3 La combinaison d'immersion doit permettre à la personne qui la porte de prendre un crayon de ses mains couvertes et d'écrire après avoir été immergée pendant une heure dans de l'eau à 5°C.

3 Buoyancy requirements

A person in fresh water wearing either an immersion suit complying with the requirements of regulation 32, or an immersion suit with a lifejacket, shall be able to turn from a face-down to a face-up position in not more than 5 s.

Regulation 34

Thermal protective aids

1 A thermal protective aid shall be made of waterproof material having a thermal conductivity of not more than 0.25 W/(m-K) and shall be so constructed that, when used to enclose a person, it shall reduce both the convective and evaporative heat loss from the wearer's body.

2 The thermal protective aid shall:

.1 cover the whole body of a person wearing a lifejacket with the exception of the face. Hands shall also be covered unless permanently attached gloves are provided;

.2 be capable of being unpacked and easily donned without assistance in a survival craft or rescue boat;

.3 permit the wearer to remove it in the water in not more than 2 min, if it impairs ability to swim.

3 The thermal protective aid shall function properly throughout an air temperature range -30° C to +20° C.

SECTION III – VISUAL SIGNALS

Regulation 35

Rocket parachute flares

1 The rocket parachute flare shall:

.1 be contained in a water-resistant casing;

.2 have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the rocket parachute flare printed on its casing;

.3 have integral means of ignition;

.4 be so designed as not to cause discomfort to the person holding the casing when used in accordance with the manufacturer's operating instructions.

2 The rocket shall, when fired vertically, reach an altitude of not less than 300 m. At or near the top of its trajectory, the rocket shall eject a parachute flare, which shall:

3 Prescriptions en matière de flottabilité

Une personne immergée en eau douce portant soit une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 32 soit une combinaison d'immersion et une brassière de sauvetage, doit pouvoir se retourner en 5 secondes au plus de façon à avoir la tête tournée vers le haut.

Règle 34

Moyens de protection thermique

1 Un moyen de protection thermique doit être fabriqué avec un matériau imperméable à l'eau ayant une conductivité thermique qui ne soit pas supérieure à 0,25 watt/mètre-Kelvin et construit de telle sorte que, lorsqu'il sert à protéger une personne, il réduise la déperdition de la chaleur du corps par convection et par évaporation.

2 Le moyen de protection thermique doit:

.1 recouvrir la totalité du corps d'une personne portant une brassière de sauvetage, à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés en permanence au moyen de protection thermique;

.2 pouvoir être déballé et endossé aisément sans assistance dans une embarcation ou un radeau de sauvetage ou dans un canot de secours;

.3 permettre à la personne qui le porte de l'enlever dans l'eau dans un délai maximal de 2 minutes s'il l'empêche de nager.

3 Le moyen de protection thermique doit fonctionner de façon satisfaisante lorsque la température de l'air est comprise entre moins 30°C et plus 20°C.

SECTION III – SIGNAUX VISUELS

Règle 35

Fusées à parachute

1 La fusée à parachute doit:

.1 être contenue dans une enveloppe résistante à l'eau;

.2 comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage;

.3 comprendre un dispositif d'allumage incorporé;

.4 être conçue de façon à ne pas gêner la personne qui la tient lorsqu'elle est utilisée conformément au mode d'emploi du fabricant.

2 La fusée doit, lorsqu'elle est tirée verticalement, atteindre une altitude de 300 mètres au moins. A la fin ou vers la fin de sa trajectoire, la fusée doit éjecter un feu suspendu à un parachute qui doit:

.1 burn with a bright red colour;
.2 burn uniformly with an average luminous intensity of not less than 30,000 cd;
.3 have a burning period of not less than 40 s;
.4 have a rate of descent of not more than 5 m/s;
.5 not damage its parachute or attachments while burning.

Regulation 36

Hand flares

1 The hand flare shall:
.1 be contained in a water-resistant casing;
.2 have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the hand flare printed on its casing;
.3 have a self-contained means of ignition;
.4 be so designed as not to cause discomfort to the person holding the casing and not endanger the survival craft by burning or glowing residues when used in accordance with the manufacturer's operating instructions.

2 The hand flare shall:
.1 burn with a bright red colour;
.2 burn uniformly with an average luminous intensity of not less than 15,000 cd;
.3 have a burning period of not less than 1 min;
.4 continue to burn after having been immersed for a period of 10 s under 100 mm of water.

Regulation 37

Buoyant smoke signals

1 The buoyant smoke signal shall:
.1 be contained in a water-resistant casing;
.2 not ignite explosively when used in accordance with the manufacturer's operating instructions;
.3 have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the buoyant smoke signal printed on its casing.

2 The buoyant smoke signal shall:
.1 emit smoke of a highly visible colour at a uniform rate for a period of not less than 3 min when floating in calm water;

.1 brûler en émettant une couleur rouge vif;
.2 brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 30 000 candelas;
.3 avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à 40 secondes;
.4 avoir une vitesse de descente qui ne dépasse pas 5 mètres/seconde;
.5 ne pas endommager le parachute ou ses accessoires pendant la combustion.

Règle 36

Feux à main

1 Le feu à main doit:
.1 être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau;
.2 comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage;
.3 avoir un dispositif d'allumage autonome;
.4 être conçu de façon à ne pas gêner la personne qui le tient et à ne pas mettre en danger l'embarcation ou le radeau de sauvetage avec des résidus brûlants ou incandescents lorsqu'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant.

2 Le feu à main doit:
.1 brûler en émettant une couleur rouge vif;
.2 brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 15 000 candelas;
.3 avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à une minute;
.4 continuer à brûler après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

Règle 37

Signaux fumigènes flottants

1 Le signal fumigène flottant doit:
.1 être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau;
.2 ne pas s'allumer de manière explosive s'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant;
.3 comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son enveloppe.

2 Le signal fumigène flottant doit:
.1 émettre de la fumée d'une couleur très visible, de façon uniforme pendant une durée qui ne soit pas inférieure à 3 minutes lorsque le signal flotte en eau calme;

.2 not emit any flame during the entire smoke emission time;
.3 not be swamped in a seaway;
.4 continue to emit smoke when submerged in water for a period of 10 s under 100 mm of water.

SECTION IV – SURVIVAL CRAFT

Regulation 38

General requirements for liferafts

1 Construction of liferafts
1.1 Every liferaft shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure for 30 days afloat in all sea conditions.
1.2 The liferaft shall be so constructed that when it is dropped into the water from a height of 18 m, the liferaft and its equipment will operate satisfactorily. If the liferaft is to be stowed at a height of more than 18 m above the waterline in the lightest seagoing condition, it shall be of a type which has been satisfactorily drop-tested from at least that height.
1.3 The floating liferaft shall be capable of withstanding repeated jumps on to it from a height of at least 4.5 m above its floor both with and without the canopy erected.
1.4 The liferaft and its fittings shall be so constructed as to enable it to be towed at a speed of 3 knots in calm water when loaded with its full complement of persons and equipment and with one of its sea-anchors streamed.
1.5 The liferaft shall have a canopy to protect the occupants from exposure which is automatically set in place when the liferaft is launched and waterborne. The canopy shall comply with the following:
.1 it shall provide insulation against heat and cold by means of either two layers of material separated by an air gap or other equally efficient means. Means shall be provided to prevent accumulation of water in the air gap;
.2 its interior shall be of a colour that does not cause discomfort to the occupants;
.3 each entrance shall be clearly indicated and be provided with efficient adjustable closing arrangements which can be easily and quickly opened from inside and outside the liferaft so as to permit ventilation but exclude seawater, wind and cold. Liferafts accommodating more than eight persons shall have at least two diametrically opposite entrances;

.2 ne pas émettre de flamme pendant toute la durée d'émission de la fumée;

.3 ne pas être noyé par la houle;

.4 continuer à émettre de la fumée après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

SECTION IV - EMBARCATIONS OU RADEAUX DE SAUVETAGE

Règle 38

Prescriptions générales applicables aux radeaux de sauvetage

1 Construction des radeaux de sauvetage

1.1 Tout radeau de sauvetage doit être construit de façon à pouvoir résister aux intempéries pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.

1.2 Le radeau de sauvetage doit être construit de façon telle que, lorsqu'il est lancé à la mer d'une hauteur de 18 mètres, le radeau et son équipement continuent de fonctionner de manière satisfaisante. S'il doit être arrimé à une hauteur de plus de 18 mètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, il doit être d'un type qui a subi avec succès un essai de chute d'une hauteur qui soit au moins égale à celle à laquelle il doit être arrimé.

1.3 Lorsqu'il flotte, le radeau de sauvetage doit pouvoir résister à des sauts répétés de personnes depuis une hauteur qui soit au moins égale à 4,5 mètres au-dessus de son plancher, que la tente soit ou non mise en place.

1.4 Le radeau de sauvetage et ses aménagements doivent être construits de manière que le radeau puisse être remorqué à une vitesse de 3 noeuds en eau calme lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, une de ses ancres flottantes étant mouillée.

1.5 Le radeau de sauvetage doit être muni d'une tente destinée à protéger les occupants contre les intempéries, qui se mette automatiquement en position lorsque le radeau est mis à l'eau et flotte. Cette tente doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 elle doit assurer une isolation contre la chaleur et le froid au moyen de deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace. Des dispositions doivent être prises pour empêcher l'eau de s'accumuler dans la couche d'air;

.2 son intérieur doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;

.3 chaque entrée doit être clairement indiquée et munie de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts à partir de l'intérieur et de l'extérieur du radeau de sauvetage afin de permettre la ventilation mais d'empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer. Les radeaux de sauvetage qui sont autorisés à recevoir plus de huit personnes doivent comporter au moins deux entrées diamétralement opposées;

.4 it shall admit sufficient air for the occupants at all times, even with the entrances closed;

.5 it shall be provided with at least one viewing port;

.6 it shall be provided with means for collecting rain water;

.7 it shall have sufficient headroom for sitting occupants under all parts of the canopy.

2 Minimum carrying capacity and mass of liferafts

2.1 No liferaft shall be approved which has a carrying capacity of less than six persons calculated in accordance with the requirements of regulation 39.3 or 40.3, as appropriate.

2.2 Unless the liferaft is to be launched by an approved launching appliance complying with the requirements of regulation 48 and is not required to be portable, the total mass of the liferaft, its container and its equipment shall not be more than 185 kg.

3 Liferaft fittings

3.1 Lifelines shall be securely becketed around the inside and outside of the liferaft.

3.2 The liferaft shall be provided with arrangements for adequately siting and securing in the operating position the antenna provided with the portable radio apparatus required by regulation 6.2.1.

3.3 The liferaft shall be fitted with an efficient painter of length equal to not less than twice the distance from the stowed position to the waterline in the lightest seagoing condition or 15 m whichever is the greater.

4 Davit-launched liferafts

4.1 In addition to the above requirements, a liferaft for use with an approved launching appliance shall:

.1 when the liferaft is loaded with its full complement of persons and equipment, be capable of withstanding a lateral impact against the ship's side at an impact velocity of not less than 3.5 m/s and also a drop into the water from a height of not less than 3 m without damage that will affect its function;

.2 be provided with means for bringing the liferaft alongside the embarkation deck and holding it securely during embarkation.

4.2 Every passenger ship davit-launched liferaft shall be so arranged that it can be rapidly boarded by its full complement of persons.

4.3 Every cargo ship davit-launched liferaft shall be so arranged that it can be boarded by its full complement of persons in not more than 3 min from the time the instruction to board is given.

.4 la tente doit à tout moment laisser entrer suffisamment d'air pour les occupants, même si les entrées sont fermées;

.5 elle doit être munie d'un hublot d'observation au moins;

.6 elle doit être munie d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;

.7 elle doit être partout d'une hauteur suffisante pour abriter les occupants en position assise.

2 Capacité minimale de transport et masse des radeaux de sauvetage

2.1 Un radeau de sauvetage ne doit pas être approuvé si sa capacité de transport, calculée conformément aux prescriptions de la règle 39.3 ou de la règle 40.3, selon le cas, est inférieure à six personnes.

2.2 Sauf dans le cas des radeaux de sauvetage qui sont destinés à être mis à l'eau au moyen d'un dispositif approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 48 et qui ne sont pas tenus d'être portatifs, la masse totale du radeau, de son enveloppe et de son armement ne doit pas dépasser 185 kilogrammes.

3 Aménagements des radeaux de sauvetage

3.1 Des filières en guirlande doivent être solidement fixées à l'intérieur et à l'exterieur du radeau de sauvetage.

3.2 Le radeau de sauvetage doit être pourvu de dispositifs permettant une installation et une fixation convenables, en position de service, de l'antenne prévue avec l'appareil radioélectrique portatif prescrit à la règle 6.2.1.

3.3 Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure.

4 Radeaux de sauvetage sous bossoirs

4.1 Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais aussi:

.1 lorsque le radeau de sauvetage a son plein chargement en personnes et en armement, pouvoir résister à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres/seconde ainsi qu'à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins sans subir de dommages qui compromettent son fonctionnement;

.2 être doté d'un moyen qui permette d'amener le radeau de sauvetage le long du pont d'embarquement et de l'y maintenir de façon sûre pendant l'embarquement.

4.2 Tous les radeaux de sauvetage sous bossoirs des navires à passagers doivent être disposés de telle sorte qu'ils puissent recevoir rapidement leur plein chargement en personnes.

4.3 Tous les radeaux de sauvetage sous bossoirs des navires de charge doivent être disposés de telle sorte qu'ils puissent recevoir leur plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné.

5 Equipment

5.1 The normal equipment of every liferaft shall consist of:

.1 one buoyant rescue quoit, attached to not less than 30 m of buoyant line;

.2 one knife of the non-folding type having a buoyant handle and lanyard attached and stowed in a pocket on the exterior of the canopy near the point at which the painter is attached to the liferaft. In addition, a liferaft which is permitted to accommodate 13 persons or more shall be provided with a second knife which need not be of the non-folding type;

.3 for a liferaft which is permitted to accommodate not more than 12 persons, one buoyant bailer. For a liferaft which is permitted to accommodate 13 persons or more, two buoyant bailers;

.4 two sponges;

.5 two sea-anchors each with a shock-resistant hawser and tripping line, one being spare and the other permanently attached to the liferaft in such a way that when the liferaft inflates or is waterborne it will cause the liferaft to lie oriented to the wind in the most stable manner. The strength of each sea-anchor and its hawser and tripping line shall be adequate for all sea conditions. The sea-anchors shall be fitted with a swivel at each end of the line and shall be of a type which is unlikely to turn inside-out between its shroud lines;

.6 two buoyant paddles;

.7 three tin openers. Safety knives containing special tin-opener blades are satisfactory for this requirement;

.8 one first-aid outfit in a waterproof case capable of being closed tightly after use;

.9 one whistle or equivalent sound signal;

.10 four rocket parachute flares complying with the requirements of regulation 35;

.11 six hand flares complying with the requirements of regulation 36;

.12 two buoyant smoke signals complying with the requirements of regulation 37;

.13 one waterproof electric torch suitable for Morse signalling together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;

.14 an efficient radar reflector;

.15 one daylight signalling mirror with instructions on its use for signalling to ships and aircraft;

.16 one copy of the life-saving signals referred to in regulation V/16 on a waterproof card or in a waterproof container;

.17 one set of fishing tackle;

5 Armement

5.1 L'armement normal de chaque radeau de sauvetage doit être le suivant:

.1 une bouée flottante de sauvetage attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;

.2 un couteau à lame fixe avec une poignée flottante munie d'une aiguillette et arrimé dans une poche à l'extérieur de la tente, près de l'endroit où la bosse est attachée au radeau de sauvetage. En outre, un radeau autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13 doit être muni d'un deuxième couteau qui ne doit pas nécessairement être à lame fixe.

.3 pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes inférieur ou égal à 12: une écope flottante; pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13: deux écopes flottantes;

.4 deux éponges;

.5 deux ancres flottantes munies chacune d'une aussière et d'une ligne de déclenchement résistantes aux chocs, dont une de rechange et une attachée en permanence au radeau de façon à maintenir le radeau face au vent et dans une position aussi stable que possible lorsque celui-ci se gonfle ou est à l'eau. La résistance de chaque ancre flottante, de son aussière et de sa ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer. Les ancres flottantes doivent être équipées d'un émerillon à chaque extrémité de la ligne et être d'un type qui ne risque pas de se prendre sans ses filins;

.6 deux pagaies flottantes;

.7 trois ouvre-boîtes (les couteaux de sûreté munis d'une lame ouvre-boîte spéciale satisfont à cette prescription);

.8 un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;

.9 un sifflet ou un signal sonore équivalent;

.10 quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 35;

.11 six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 36;

.12 deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 37;

.13 une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;

.14 un réflecteur radar efficace;

.15 un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs;

.16 un exemplaire des signaux de sauvetage visés à la règle V/16, sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau;

.17 un jeu d'engins de pêche;

.18 a food ration totalling not less than 10,000 kJ for each person the liferaft is permitted to accommodate; these rations shall be. kept in airtight packaging and be stowed in a watertight container;

.19 watertight receptacles containing a total of 1.5 l of fresh water for each person the liferaft is permitted to accommodate, of which 0.5 l per person may be replaced by a de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water in 2 days;

.20 one rustproof graduated drinking vessel;

.21 six doses of anti-seasickness medicine and one seasickness bag for each person the liferaft is permitted to accommodate;

.22 instructions on how to survive;

.23 instructions for immediate action;

.24 thermal protective aids complying with the requirements of regulation 34 sufficient for 10% of the number of persons the liferaft is permitted to accommodate or two, whichever is the greater.

5.2 The marking required by regulations 39.7.3.5 and 40.7.7 on liferafts equipped in accordance with paragraph 5.1 shall be "SOLAS A PACK" in block capitals of the Roman alphabet.

5.3 In the case of passenger ships engaged on short international voyages of such a nature and duration that, in the opinion of the Administration, not all the items specified in paragraph 5.1 are necessary, the Administration may allow the liferafts carried on any such ships to be provided with the equipment specified in paragraphs 5.1.1 to 5.1.6 inclusive, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.13 to 5.1.16 inclusive and 5.1.21 to 5.1.24 inclusive and one half of the equipment specified in paragraphs 5.1.10 to 5.1.12 inclusive. The marking required by regulations 39.7.3.5 and 40.7.7 on such liferafts shall be "SOLAS B PACK" in block capitals of the Roman alphabet.

5.4 Where appropriate the equipment shall be stowed in a container which, if it is not an integral part of, or permanently attached to, the liferaft, shall be stowed and secured inside the liferaft and be capable of floating in water for at least 30 min without damage to its contents.

6 Float-free arrangements for liferafts

6.1 Painter system

The liferaft painter system shall provide a connection between the ship and the liferaft and shall be so arranged as to ensure that the liferaft when released and, in the case of an inflatable liferaft, inflated is not dragged under by the sinking ship.

.18 une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air et être placées dans un récipient étanche à l'eau;

.19 des récipients étanches à l'eau, contenant un total d'un litre et demi d'eau douce pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, dont un demi-litre par personne peut être remplacé par un appareil de dessalement capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours;

.20 une timbale inoxydable graduée;

.21 six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir;

.22 des instructions relatives à la survie;

.23 des instructions sur les mesures immédiates à prendre;

.24 un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 34 pour 10 p.100 du nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

5.2 L'inscription prescrite à la règle 39.7.3.5 et à la règle 40.7.7 sur les radeaux de sauvetage munis de l'armement prévu au paragraphe 5.1 doit être «ARMEMENT A SOLAS» (en majuscules imprimées en caractères romains).

5.3 Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts d'une nature et d'une durée telles que, de l'avis de l'Administration, tous les articles prévus au paragraphe 5.1 ne sont pas nécessaires, l'Administration peut autoriser que les radeaux de sauvetage transportés à bord de ces navires soient munis du matériel d'armement prévu aux paragraphes 5.1.1 à 5.1.6 compris, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.13 à 5.1.16 compris et 5.1.21 à 5.1.24 compris et de la moitié de l'armement prévu aux paragraphes 5.1.10 à 5.1.12 compris. L'inscription exigée par la règle 39.7.3.5 et par la règle 40.7.7 sur de tels radeaux de sauvetage doit être «ARMEMENT B SOLAS» (en majuscules imprimées en caractères romains).

5.4 Dans les cas appropriés, le matériel d'armement doit être arrimé dans une enveloppe qui, si elle ne fait pas partie intégrante du radeau de sauvetage ou si elle ne lui est pas attachée à demeure, doit être arrimée et assujettie à l'intérieur du radeau de sauvetage et pouvoir flotter sur l'eau pendant 30 minutes au moins sans que son contenu soit endommagé.

6 Dispositifs permettant aux radeaux de sauvetage de surnager librement

6.1 Bosse et accessoires

La bosse d'un radeau de sauvetage et ses accessoires doivent attacher le radeau au navire et être installés de telle façon que le radeau de sauvetage, lorsqu'il est libéré et, dans le cas d'un radeau gonflable, gonflé, ne soit pas entraîné sous l'eau par le navire qui coule.

6.2 Weak link

If a weak link is used in the float-free arrangement, it shall:

.1 not be broken by the force required to pull the painter from the liferaft container;

.2 if applicable, be of sufficient strength to permit the inflation of the liferaft;

3 break under a strain of 2.2 ± 0.4 kN.

6.3 Hydrostatic release units

If a hydrostatic release unit is used in the float-free arrangements, it shall:

.1 be constructed of compatible materials so as to prevent malfunction of the unit Galvanizing or other forms of metallic coating on parts of the hydrostatic release unit shall not be accepted;

.2 automatically release the liferaft at a depth of not more than 4 m;

.3 have drains to prevent the accumulation of water in the hydrostatic chamber when the unit is in its normal position;

.4 be so constructed as to prevent release when seas wash over the unit;

.5 be permanently marked on its exterior with its type and serial number;

.6 be provided with a document or identification plate stating the date of manufacture, type and serial number;

.7 be such that each part connected to the painter system has a strength of not less than that required for the painter.

Regulation 39

Inflatable liferafts

1 Inflatable liferafts shall comply with the requirements of regulation 38 and, in addition, shall comply with the requirements of this regulation.

2 Construction of inflatable liferafts

2.1 The main buoyancy chamber shall be divided into not less than two separate compartments, each inflated through a non-return inflation valve on each compartment. The buoyancy chambers shall be so arranged that, in the event of any one of the compartments being damaged or failing to inflate, the intact compartments shall be able to support, with positive freeboard over the liferaft's entire periphery, the

6.2 Maillon de rupture

Si un maillon de rupture est installé sur un dispositif permettant au radeau de surnager librement:

.1 il ne doit pas se rompre sous l'effet de la force requise pour entraîner la bosse hors de l'enveloppe du radeau de sauvetage;

.2 il doit avoir, le cas échéant, une résistance suffisante pour permettre le gonflage du radeau de sauvetage;

.3 il doit se rompre sous l'effet d'une force de 2,2 kilonewtons plus ou moins 0,4 kilonewton.

6.3 Dispositifs de largage hydrostatique

Si les dispositifs permettant au radeau de sauvetage de surnager librement comportent un dispositif de largage hydrostatique, celui-ci doit:

.1 être construit en matériaux compatibles de manière à empêcher que son fonctionnement ne soit perturbé. Il ne doit pas être permis de galvaniser ou de recouvrir de tout autre revêtement métallique les éléments du dispositif de largage hydrostatique;

.2 larguer automatiquement le radeau de sauvetage à une profondeur qui ne dépasse pas 4 mètres;

.3 être pourvu de moyens d'évacuation qui permettent d'éviter toute accumulation d'eau dans la chambre hydrostatique lorsque le dispositif est en position normale;

.4 être construit de telle sorte qu'il ne puisse être libéré lorsqu'il est balayé par les vagues;

.5 porter à l'extérieur une inscription indélébile indiquant son type et son numéro de série;

.6 être accompagné d'un document ou d'une plaque d'identification indiquant la date de fabrication, le type et le numéro de série;

.7 être conçu de telle sorte que chaque accessoire relié à la bosse ait une résistance au moins égale à celle qui est prescrite pour la bosse.

Règle 39

Radeaux de sauvetage gonflables

1 Les radeaux de sauvetage gonflables doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 38 et également aux prescriptions de la présente règle.

2 Construction des radeaux de sauvetage gonflables

2.1 La chambre à air principale doit être divisée en au moins deux compartiments séparés, munis chacun d'un clapet de non-retour pour le gonflage. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que si l'un quelconque des compartiments est endommagé ou ne se gonfle pas, le franc-bord restant positif sur toute la périphérie du radeau de sauvetage, les compartiments intacts soient capables de soutenir le

number of persons which the liferaft is permitted to accommodate, each having a mass of 75 kg and seated in their normal positions.

2.2 The floor of the liferaft shall be waterproof and shall be capable of being sufficiently insulated against cold either:

.1 by means of one or more compartments that the occupants can inflate, or which inflate automatically and can be deflated and reinflated by the occupants; or

.2 by other equally efficient means not dependent on inflation.

2.3 The liferaft shall be inflated with a non-toxic gas. Inflation shall be completed within a period of 1 min at an ambient temperature of between 18° C and 20° C and within a period of 3 min at an ambient temperature of –30°C. After inflation the liferaft shall maintain its form when loaded with its full complement of persons and equipment.

2.4 Each inflatable compartment shall be capable of withstanding a pressure equal to at least 3 times the working pressure and shall be prevented from reaching a pressure exceeding twice the working pressure either by means of relief valves or by a limited gas supply. Means shall be provided for fitting the topping-up pump or bellows required by paragraph 10.1.2 so that the working pressure can be maintained.

3 Carrying capacity of inflatable liferafts

The number of persons which a liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to the lesser of:

.1 the greatest whole number obtained by dividing by 0.096 the volume, measured in cubic metres of the main buoyancy tubes (which for this purpose shall include neither the arches nor the thwarts if fitted) when inflated; or

.2 the greatest whole number obtained by dividing by 0.372 the inner horizontal cross-sectional area of the liferaft measured in square metres (which for this purpose may include the thwart or thwarts, if fitted) measured to the innermost edge of the buoyancy tubes; or

.3 the number of persons having an average mass of 75 kg, all wearing lifejackets, that can be seated with sufficient comfort and headroom without interfering with the operation of any of the liferaft's equipment.

4 Access into inflatable liferafts

4.1 At least one entrance shall be fitted with a semi-rigid boarding ramp to enable persons to board the liferaft from the sea so arranged as to prevent significant deflation of the liferaft if the ramp is damaged. In the case of a davit-launched liferaft having more than one entrance, the boarding ramp shall be fitted at the entrance opposite the bowsing lines and embarkation facilities.

nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ces personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes et étant assises en position normale.

2.2 Le plancher du radeau de sauvetage doit être imperméable à l'eau et pouvoir être suffisamment isolé contre le froid:

.1 soit au moyen d'une ou de plusieurs chambres que les occupants peuvent gonfler ou qui se gonflent automatiquement et qui peuvent être dégonflées et regonflées par les occupants;

.2 soit par tout autre moyen aussi efficace ne nécessitant pas de gonflage.

2.3 Le radeau de sauvetage doit être gonflé au moyen d'un gaz non toxique. Le gonflage doit pouvoir se faire dans un délai de une minute lorsque la température ambiante est comprise entre 18°C et 20°C et dans un délai de 3 minutes lorsque la température ambiante est de moins 30°C. Une fois gonflé, le radeau de sauvetage doit garder sa forme lorsqu'il a son chargement complet en personnes et en armement.

2.4 Chaque chambre gonflable doit pouvoir résister à une pression égale à trois fois au moins la pression de service; il faut éviter, au moyen de soupapes de sûreté ou en limitant l'alimentation en gaz, que la pression de la chambre ne dépasse une valeur correspondant à deux fois la pression de service. Des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en place de la pompe ou du soufflet de remplissage prescrit au paragraphe 10.1.2 afin de maintenir la pression de service.

3 Capacité de transport des radeaux de sauvetage gonflables

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après:

.1 le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes des chambres à air principales (qui, à cet effet, ne doivent comprendre ni les arches ni les bancs de nage, s'il en existe), lorsqu'elles sont gonflées;

.2 le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale interne du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés (qui, à cet effet, peut comprendre le ou les bancs de nage, s'il en existe), cette section étant mesurée au bord intérieur des chambres à air; ou

.3 le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

4 Accès aux radeaux de sauvetage gonflables

4.1 Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès semi-rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer et fixée de manière que le radeau ne se dégonfle pas sensiblement si la rampe est endommagée. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux filins d'amarrage au navire et aux installations d'embarquement.

4.2 Entrances not provided with a boarding ramp shall have a boarding ladder, the lowest step of which shall be situated not less than 0.4 m below the liferaft's light waterline.

4.3 There shall be means inside the liferaft to assist persons to pull themselves into the liferaft from the ladder.

5 Stability of inflatable liferafts

5.1 Every inflatable liferaft shall be so constructed that, when fully inflated and floating with the canopy uppermost, it is stable in a seaway.

5.2 The stability of the liferaft when in the inverted position shall be such that it can be righted in a seaway and in calm water by one person.

5.3 The stability of the liferaft when loaded with its full complement of persons and equipment shall be such that it can be towed at speeds of up to 3 knots in calm water.

6 Inflatable liferaft fittings

6.1 The breaking strength of the painter system including its means of attachment to the liferaft, except the weak link required by regulation 38.6, shall be not less than 10.0 kN for a liferaft permitted to accommodate nine persons or more, and not less than 7.5 kN for any other liferaft. The liferaft shall be capable of being inflated by one person.

6.2 A manually controlled lamp visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles for a period of not less than 12 h shall be fitted to the top of the liferaft canopy. If the light is a flashing light it shall flash at a rate of not less than 50 flashes per minute for the first 2 h of operation of the 12 h operating period. The lamp shall be powered by a sea-activated cell or a dry chemical cell and shall light automatically when the liferaft inflates. The cell shall be of a type that does not deteriorate due to damp or humidity in the stowed liferaft.

6.3 A manually controlled lamp shall be fitted inside the liferaft capable of continuous operation for a period of at least 12 h. It shall light automatically when the liferaft inflates and be of sufficient intensity to enable reading of survival and equipment instructions.

7 Containers for inflatable liferafts

7.1 The liferaft shall be packed in a container that is:

4.2 Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.

4.3 Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle;

5 Stabilité des radeaux de sauvetage gonflables

5.1 Chaque radeau de sauvetage gonflable doit être construit de façon telle qu'entièrement gonflé et flottant à l'endroit avec la tente dressée, il soit stable sur houle.

5.2 La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il est à l'envers, il puisse être redressé sur houle et en eau calme par une seule personne.

5.3 La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 noeuds en eau calme.

6 Accessoires des radeaux de sauvetage gonflables

6.1 La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau de sauvetage mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 38.6, ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux de sauvetage autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux. Le radeau de sauvetage doit pouvoir être gonflé par une seule personne.

6.2 Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

6.3 On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures. Elle doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle, et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

7 Enveloppes des radeaux de sauvetage gonflables

7.1 Le radeau de sauvetage doit être emballé dans une enveloppe:

.1 so constructed as to withstand hard wear under conditions encountered at sea;

.2 of sufficient inherent buoyancy, when packed with the liferaft and its equipment, to pull the painter from within and to operate the inflation mechanism should the ship sink;

.3 as far as practicable watertight, except for drain holes in the container bottom.

7.2 The liferaft shall be packed in its container in such a way as to ensure, as far as possible, that the waterborne liferaft inflates in an upright position on breaking free from its container.

7.3 The container shall be marked with:

.1 maker's name or trade mark;

.2 serial number;

.3 name of approved authority and the number of persons it is permitted to carry;

.4 SOLAS;

.5 type of emergency pack enclosed;

.6 date when last serviced;

.7 length of painter;

.8 maximum permitted height of stowage above waterline (depending on drop-test height and length of painter);

.9 launching instructions.

8 Markings on inflatable liferafts

The liferaft shall be marked with:

.1 maker's name or trade mark;

.2 serial number;

.3 date of manufacture (month and year);

.4 name of approving authority;

.5 name and place of servicing station where it was last serviced;

.6 number of persons it is permitted to accommodate over each entrance in characters not less than 100 mm in height of a colour contrasting with that of the liferaft.

9 Davit-launched inflatable liferafts

9.1 In addition to complying with the above requirements, a liferaft for use with an approved launching appliance shall, when suspended from its lifting hook or bridle, withstand a load of:

.1 4 times the mass of its full complement of persons and equipment, at an ambient temperature and a stabilized liferaft temperature of 20 ± 3°C with all relief valves inoperative; and

.1 qui soit capable de résister aux conditions rigoureuses d'utilisation rencontrées en mer;

.2 qui ait une flottabilité propre suffisante quand elle contient le radeau de sauvetage et son armement pour permettre le dégagement de la bosse et le déclenchement du mécanisme de gonflage si le navire coule;

.3 qui soit étanche à l'eau dans la mesure du possible, tout en étant munie de trous d'évacuation sur sa face inférieure.

7.2 Le radeau de sauvetage doit être emballé dans son enveloppe de manière telle que, dans la mesure du possible, il se gonfle en position droite lorsqu'il se sépare de son enveloppe dans l'eau.

7.3 L'enveloppe doit porter les indications suivantes:

.1 nom du constructeur ou marque de fabrique;

.2 numéro de série;

.3 nom de l'autorité ayant donné son approbation et nombre de personnes qui peuvent être transportées;

.4 SOLAS;

.5 type de rations de secours transportées;

.6 date de la dernière révision;

.7 longueur de la bosse;

.8 hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (cette hauteur dépend de la hauteur de l'essai de chute et de la longueur de la bosse);

.9 instructions pour la mise à l'eau.

8 Inscriptions sur les radeaux de sauvetage gonflables

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes:

.1 nom du constructeur ou marque de fabrique;

.2 numéro de série;

.3 date de fabrication (mois et année);

.4 nom de l'autorité ayant donné son approbation;

.5 nom et lieu de la station d'entretien où la dernière révision a eu lieu;

.6 nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir; cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres.

9 Radeaux de sauvetage gonflables sous bossoirs

9.1 Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à:

.1 quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de 20°C plus ou moins 3°C, aucune des soupapes de sûreté ne fonctionnant; et

.2 1.1 times the mass of its full complement of persons and equipment at an ambient temperature and a stabilized liferaft temperature of –30° C with all relief valves operative.

9.2 Rigid containers for liferafts to be launched by a launching appliance shall be so secured that the container or parts of it are prevented from falling into the sea during and after inflation and launching of the contained liferaft.

10 Additional equipment for inflatable liferafts

10.1 In addition to the equipment required by regulation 38.5, every inflatable liferaft shall be provided with:

.1 one repair outfit for repairing punctures in buoyancy compartments;

.2 one topping-up pump or bellows.

10.2 The knives required by regulation 38.5.1.2 shall be safety knives.

Regulation 40

Rigid liferafts

1 Rigid liferafts shall comply with the requirements of regulation 38 and, in addition, shall comply with the requirements of this regulation.

2 Construction of rigid liferafts

2.1 The buoyancy of the liferaft shall be provided by approved inherently buoyant material placed as near as possible to the periphery of the liferaft. The buoyant material shall be fire-retardant or be protected by a fire-retardant covering.

2.2 The floor of the liferaft shall prevent the ingress of water and shall effectively support the occupants out of the water and insulate them from cold.

3 Carrying capacity of rigid liferafts

The number of persons which a liferaft shall be permitted to accommodate shall be equal to the lesser of:

.1 the greatest whole number obtained by dividing by 0.096 the volume, measured in cubic metres of the buoyancy material multiplied by a factor of 1 minus the specific gravity of that material; or

.2 the greatest whole number obtained by dividing by 0.372 the horizontal cross-sectional area of the floor of the liferaft measured in square metres; or

.3 the number of persons having an average mass of 75 kg, all wearing lifejackets, that can be seated with sufficient comfort and headroom without interfering with the operation of any of the liferaft's equipment.

.2 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de moins 30°C, toutes les soupapes de sûreté fonctionnant.

9.2 Les enveloppes rigides des radeaux de sauvetage qui sont mis à l'eau au moyen d'un dispositif doivent être attachées de façon que ni l'enveloppe ni des sections de celle-ci ne puissent tomber à l'eau pendant et après le gonflage et la mise à l'eau du radeau de sauvetage contenu dans l'enveloppe.

10 Armement complémentaire des radeaux de sauvetage gonflables

10.1 En sus de l'armement prescrit à la règle 38.5, chaque radeau de sauvetage gonflable doit avoir:

.1 une trousse d'outils pour réparer les crevaisons des chambres à air;

.2 une pompe ou un soufflet de remplissage.

10.2 Les couteaux prescrits à la règle 38.5.1.2 doivent être des couteaux de sûreté.

Règle 40

Radeaux de sauvetage rigides

1 Les radeaux de sauvetage rigides doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 38 et également aux prescriptions de la présente règle.

2 Construction des radeaux de sauvetage rigides

2.1 La flottabilité du radeau de sauvetage doit être assurée par des matériaux approuvés et ayant une flottabilité propre, placés aussi près que possible de la périphérie du radeau. Ces matériaux flottants doivent être d'un type retardant le feu ou être protégés par un revêtement retardant le feu.

2.2 Le plancher du radeau de sauvetage doit empêcher l'entrée de l'eau et doit maintenir effectivement les occupants hors de l'eau et les protéger du froid.

3 Capacité de transport des radeaux de sauvetage rigides

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après:

.1 le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes du matériau assurant la flottabilité multiplié par un coefficient de un moins la densité de ce matériau;

.2 le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale du plancher du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés; ou

.3 le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

4 Access into rigid liferafts

4.1 At least one entrance shall be fitted with a rigid boarding ramp to enable persons to board the liferaft from the sea. In the case of a davit-launched liferaft having more than one entrance, the boarding ramp shall be fitted at the entrance opposite to the bowsing and embarkation facilities.

4.2 Entrances not provided with a boarding ramp shall have a boarding ladder, the lowest step of which shall be situated not less than 0.4 m below the liferaft's light waterline.

4.3 There shall be means inside the liferaft to assist persons to pull themselves into the liferaft from the ladder.

5 Stability of rigid liferafts

5.1 Unless the liferaft is capable of operating safely whichever way up it is floating, its strength and stability shall be such that it is either self-righting or can be readily righted in a seaway and in calm water by one person.

5.2 The stability of a liferaft when loaded with its full complement of persons and equipment shall be such that it can be towed at speeds of up to 3 knots in calm water.

6 Rigid liferaft fittings

6.1 The liferaft shall be fitted with an efficient painter. The breaking strength of the painter system, including its means of attachment to the liferaft, except the weak link required by regulation 38.6, shall be not less than 10.0 kN for liferafts permitted to accommodate nine persons or more, and not less than 7.5 kN for any other liferaft.

6.2 A manually controlled lamp visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles for a period of not less than 12 h shall be fitted to the top of the liferaft canopy. If the light is a flashing light it shall flash at a rate of not less than 50 flashes per minute for the first 2 h of operation of the 12 h operating period. The lamp shall be powered by a sea-activated cell or a dry chemical cell and shall light automatically when the liferaft canopy is set in place. The cell shall be of a type that does not deteriorate due to damp or humidity in the stowed liferaft.

6.3 A manually controlled lamp shall be fitted inside the liferaft, capable of continuous operation for a period of at least 12 h. It shall light automatically when the canopy is set in place and be of sufficient intensity to enable reading of survival and equipment instructions.

4 Accès aux radeaux de sauvetage rigides

4.1 Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux filins d'amarrage au navire et aux installations d'embarquement.

4.2 Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.

4.3 Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

5 Stabilité des radeaux de sauvetage rigides

5.1 A moins de pouvoir fonctionner en toute sécurité en flottant à l'endroit ou à l'envers, le radeau de sauvetage doit avoir une résistance et une stabilité suffisantes pour se redresser automatiquement ou pouvoir être redressé sur houle ou en eau calme par une seule personne.

5.2 La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 noeuds en eau calme.

6 Accessoires des radeaux de sauvetage rigides

6.1 Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante. La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 38.6, ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux.

6.2 Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement quand la tente du radeau de sauvetage se met en position. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

6.3 On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures. Elle doit s'allumer automatiquement lorsque la tente du radeau de sauvetage se met en

7 Markings on rigid liferafts

The liferaft shall be marked with:

.1 name and port of registry of the ship to which it belongs;

.2 maker's name or trade mark;

.3 serial number;

.4 name of approving authority;

.5 number of persons it is permitted to accommodate over each entrance in characters not less than 100 mm in height of a colour contrasting with that of the liferaft;

.6 SOLAS;

.7 type of emergency pack enclosed;

.8 length of painter;

.9 maximum permitted height of stowage above waterline (drop-test height);

.10 launching instructions.

8 Davit-launched rigid liferafts

In addition to the above requirements, a rigid liferaft for use with an approved launching appliance shall, when suspended from its lifting hook or bridle, withstand a load of 4 times the mass of its full complement of persons and equipment.

Regulation 41

General requirements for lifeboats

1 Construction of lifeboats

1.1 All lifeboats shall be properly constructed and shall be of such form and proportions that they have ample stability in a seaway and sufficient freeboard when loaded with their full complement of persons and equipment. All lifeboats shall have rigid hulls and shall be capable of maintaining positive stability when in an upright position in calm water and loaded with their full complement of persons and equipment and holed in any one location below the waterline, assuming no loss of buoyancy material and no other damage.

1.2 All lifeboats shall be of sufficient strength to:

.1 enable them to be safely lowered into the water when loaded with their full complement of persons and equipment; and

.2 be capable of being launched and towed when the ship is making headway at a speed of 5 knots in calm water.

position et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

7 Inscriptions sur les radeaux de sauvetage rigides

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes:

.1 nom et port d'immatriculation du navire auquel il appartient;

.2 nom du constructeur ou marque de fabrique;

.3 numéro de série;

.4 nom de l'autorité ayant donné son approbation;

.5 nombre de personnes que le radeau est autorisé à recevoir. Cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres;

.6 SOLAS;

.7 type de rations de secours transportées;

.8 longueur de la bosse;

.9 hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (hauteur de l'essai de chute);

.10 instructions pour la mise à l'eau.

8 Radeaux de sauvetage rigides sous bossoirs

Un radeau de sauvetage rigide destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement.

Règle 41

Prescriptions générales applicables aux embarcations de sauvetage

1 Construction des embarcations de sauvetage

1.1 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité sur houle et un francbord suffisant lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement. Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une coque rigide et doivent pouvoir conserver une stabilité positive lorsqu'elles sont en position droite en eau calme et lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement et qu'elles sont percées en un emplacement quelconque au-dessous de la flottaison, à condition qu'elles n'aient subi aucune perte de matériau flottant ni aucune autre dégradation.

1.2 Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une solidité suffisante pour:

.1 pouvoir être mises à l'eau sans danger avec leur plein chargement en personnes et en armement; et

.2 pouvoir être mises à l'eau et remorquées lorsque le navire fait route à une vitesse de 5 noeuds en eau calme.

1.3 Hulls and rigid covers shall be fire-retardant or non-combustible.

1.4 Seating shall be provided on thwarts, benches or fixed chairs fitted as low as practicable in the lifeboat and constructed so as to be capable of supporting the number of persons each weighing 100 kg for which spaces are provided in compliance with the requirements of paragraph 2.2.2.

1.5 Each lifeboat shall be of sufficient strength to withstand a load, without residual deflection on removal of that load:

.1 in the case of boats with metal hulls, 1.25 times the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment; or

.2 in the case of other boats, twice the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment.

1.6 Each lifeboat shall be of sufficient strength to withstand, when loaded with its full complement of persons and equipment and with, where applicable, skates or fenders in position, a lateral impact against the ship's side at an impact velocity of at least 3.5 m/s and also a drop into the water from a height of at least 3 m.

1.7 The vertical distance between the floor surface and the interior of the enclosure or canopy over 50% of the floor area shall be:

.1 not less than 1.3 m for a lifeboat permitted to accommodate nine persons or less;

.2 not less than 1.7 m for a lifeboat permitted to accommodate 24 persons or more;

.3 not less than the distance as determined by linear interpolation between 1.3 m and 1.7 m for a lifeboat permitted to accommodate between nine and 24 persons.

2 Carrying capacity of lifeboats

2.1 No lifeboat shall be approved to accommodate more than 150 persons.

2.2 The number of persons which a lifeboat shall be permitted to accommodate shall be equal to the lesser of:

.1 the number of persons having an average mass of 75 kg, all wearing lifejackets, that can be seated in a normal position without interfering with the means of propulsion or the operation of any of the lifeboat's equipment; or

.2 the number of spaces that can be provided on the seating arrangements in accordance with Figure 1. The shapes may be overlapped as shown, provided footrests are fitted and there is sufficient room for legs and the vertical separation between the upper and lower seat is not less than 350 mm.

1.3 Les coques et les tentes rigides doivent retarder le feu ou être incombustibles.

1.4 Les places assises sont fournies par des bancs de nage, des bancs ou des sièges fixes installés aussi bas que possible dans l'embarcation de sauvetage et construits de façon à pouvoir recevoir le nombre de personnes, pesant chacune 100 kilogrammes, pour lequel des places sont prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2.2.2.

1.5 Chaque embarcation de sauvetage doit avoir une solidité suffisante pour supporter une charge, sans déformation résiduelle lorsque cette charge est enlevée, dont la masse représente:

.1 dans le cas d'embarcations à coque métallique, 1,25 fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement;

.2 dans le cas des autres embarcations, deux fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement.

1.6 Chaque embarcation de sauvetage doit avoir une solidité suffisante pour résister, lorsqu'elle a son plein chargement en personnes et en armement et lorsque les patins ou défenses ont été mis en place selon que de besoin, à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres/seconde et à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins.

1.7 La hauteur entre la surface du plancher et l'intérieur de l'habitacle ou de la tente, sur 50 p.100 de la superficie du plancher, doit correspondre aux valeurs suivantes:

.1 au moins 1,3 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir neuf personnes ou moins;

.2 au moins 1,7 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir 24 personnes ou davantage;

.3 au moins la distance obtenue par interpolation linéaire entre 1,3 mètre et 1,7 mètre pour les embarcations de sauvetage autorisées à recevoir de 9 à 24 personnes.

2 Capacité de transport des embarcations de sauvetage

2.1 Aucune embarcation de sauvetage ne doit être approuvée pour recevoir plus de 150 personnes.

2.2 Le nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir doit être égal au plus faible des deux nombres ci-après:

.1 le nombre de personnes portant toutes des brassières de sauvetage et pesant en moyenne 75 kilogrammes qui peuvent s'asseoir dans une position normale sans gêner le dispositif de propulsion ni le fonctionnement du matériel d'armement de l'embarcation; ou

.2 le nombre de places assises qui peuvent être prévues conformément à la figure 1. Les tracés peuvent être superposés comme il est indiqué, à condition que des cale-pieds soient installés, qu'il y ait suffisamment de place pour les jambes et que la séparation verticale entre les sièges supérieurs et les sièges inférieurs ne soit pas inférieure à 350 millimètres.

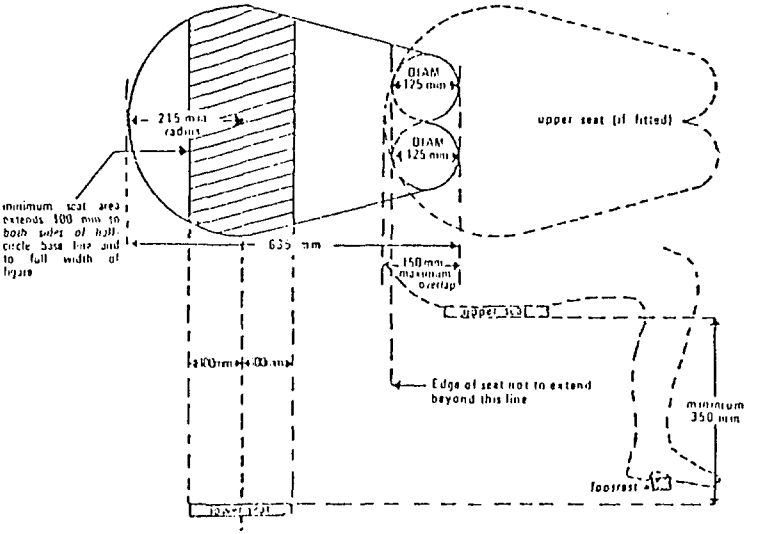

Figure 1

2.3 Each seating position shall be clearly indicated in the lifeboat.

3 Access into lifeboats

3.1 Every passenger ship lifeboat shall be so arranged that it can be rapidly boarded by its full complement of persons. Rapid disembarkation shall also be possible.

3.2 Every cargo ship lifeboat shall be so arranged that it can be boarded by its full complement of persons in not more than 3 min from the time the instruction to board is given. Rapid disembarkation shall also be possible.

3.3 Lifeboats shall have a boarding ladder that can be used on either side of the lifeboat to enable persons in the water to board the lifeboat. The lowest step of the ladder shall be not less than 0.4 m below the lifeboat's light waterline.

3.4 The lifeboat shall be so arranged that helpless people can be brought on board either from the sea or on stretchers.

3.5 All surfaces on which persons might walk shall have a non-skid finish.

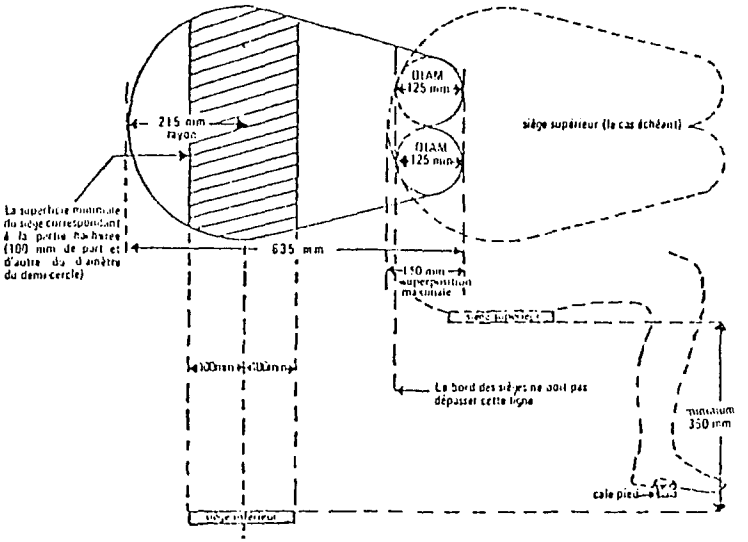

Figure 1

2.3 Chaque place assise doit être clairement indiquée dans l'embarcation de sauvetage.

3 Accès aux embarcations de sauvetage

3.1 Toute embarcation de sauvetage à bord d'un navire à passagers doit être conçue de façon à permettre l'embarquement rapide de son plein chargement en personnes. Le débarquement doit également pouvoir se faire rapidement.

3.2 Toute embarcation de sauvetage à bord d'un navire de charge doit être conçue de façon à permettre l'embarquement de son plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné. Le débarquement doit également pouvoir se faire rapidement.

3.3 Les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une échelle d'embarquement pouvant être utilisée d'un bord ou de l'autre de l'embarcation pour permettre aux personnes qui se trouvent dans l'eau de se hisser à bord. Le barreau inférieur de l'échelle ne doit pas se trouver à moins de 0,40 mètre au-dessous de la flottaison de l'embarcation de sauvetage à l'état lège.

3.4 L'embarcation de sauvetage doit être conçue de manière à permettre à des personnes en détresse d'être hissées à bord ou d'être amenées sur une civière.

3.5 Toutes les surfaces sur lesquelles les occupants pourraient marcher doivent avoir un revêtement antidérapant.

4 Lifeboat buoyancy

All lifeboats shall have inherent buoyancy or shall be fitted with inherently buoyant material which shall not be adversely affected by seawater, oil or oil products, sufficient to float the lifeboat with all its equipment on board when flooded and open to the sea. Additional inherently buoyant material, equal to 280 N of buoyant force per person shall be provided for the number of persons the lifeboat is permitted to accommodate. Buoyant material, unless in addition to that required above, shall not be installed external to the hull of the lifeboat.

5 Lifeboat freeboard and stability

All lifeboats, when loaded with 50% of the number of persons the lifeboat is permitted to accommodate seated in their normal positions to one side of the centreline, shall have a freeboard, measured from the waterline to the lowest opening through which the lifeboat may become flooded, of at least 1.5% of the lifeboat's length or 100 mm, whichever is the greater.

6 Lifeboat propulsion

6.1 Every lifeboat shall be powered by a compression ignition engine. No engine shall be used for any lifeboat if its fuel has a flashpoint of 43° C or less (closed cup test).

6.2 The engine shall be provided with either a manual starting system, or a power starting system with two independent rechargeable energy sources. Any necessary starting aids shall also be provided. The engine starting systems and starting aids shall start the engine at an ambient temperature of −15° C within 2 min of commencing the start procedure unless, in the opinion of the Administration having regard to the particular voyages in which the ship carrying the lifeboat is constantly engaged, a different temperature is appropriate. The starting systems shall not be impeded by the engine casing, thwarts or other obstructions.

6.3 The engine shall be capable of operating for not less than 5 min after starting from cold with the lifeboat out of the water.

6.4 The engine shall be capable of operating when the lifeboat is flooded up to the centreline of the crank shaft.

6.5 The propeller shafting shall be so arranged that the propeller can be disengaged from the engine. Provision shall be made for ahead and astern propulsion of the lifeboat.

4 Flottabilité des embarcations de sauvetage

Toutes les embarcations de sauvetage doivent disposer d'une flottabilité propre ou être équipées d'un matériau ayant une flottabilité propre qui résiste à l'eau de mer, au pétrole et aux produits pétroliers, cette flottabilité permettant de soutenir l'embarcation avec tout son armement lorsqu'elle est envahie et ouverte à la mer. Une quantité supplémentaire de matériau ayant une flottabilité propre et correspondant à 280 newtons de force flottante par personne doit être prévue à l'intention du nombre de personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir. On ne doit pas installer de matériau flottant à l'extérieur de la coque de l'embarcation de sauvetage, sauf s'il vient s'ajouter à celui qui est prescrit ci-dessus.

5 Franc-bord et stabilité des embarcations de sauvetage

Toute embarcation de sauvetage, lorsque 50 p.100 du nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir sont assises dans une position normale d'un même côté de l'axe longitudinal, doit avoir un franc-bord qui, mesuré à partir de la flottaison jusqu'à l'ouverture la plus basse par laquelle l'embarcation peut être envahie, ne soit pas inférieur à 1,5 p.100 de la longueur de l'embarcation et en aucun cas inférieur à 100 millimètres, si cette dernière valeur est supérieure.

6 Propulsion des embarcations de sauvetage

6.1 Toute embarcation de sauvetage doit être équipée d'un moteur à allumage par compression. Il ne faut pas utiliser à bord d'une embarcation de sauvetage un moteur dont le combustible ait un point d'éclair égal ou inférieur à 43°C (lors d'un essai en creuset fermé).

6.2 Le moteur doit être muni soit d'un dispositif de mise en marche manuel, soit d'un dispositif de mise en marche alimenté par deux sources d'énergie indépendantes pouvant être rechargées. Toutes les aides au démarrage nécessaires doivent également être prévues. Les dispositifs de mise en marche du moteur et les aides au démarrage doivent permettre de faire démarrer le moteur à une température ambiante égale à moins 15°C dans un délai de 2 minutes à compter du début des opérations de démarrage, sauf si l'Administration estime, compte tenu de la nature des voyages que le navire transportant l'embarcation de sauvetage est constamment appelé à faire, qu'une température différente est appropriée. Le fonctionnement des dispositifs de mise en marche ne doit pas être entravé par le capot du moteur, les bancs de nage ou d'autres obstacles.

6.3 Le moteur doit pouvoir fonctionner pendant au moins 5 minutes après un démarrage à froid alors que l'embarcation de sauvetage se trouve hors de l'eau.

6.4 Le moteur doit pouvoir fonctionner alors que l'embarcation de sauvetage est envahie jusqu'au niveau de l'axe du vilebrequin.

6.5 L'arbre de l'hélice doit être conçu de façon que celle-ci puisse être découplée. Des dispositions doivent être prises pour que l'embarcation puisse aller en marche avant et en marche arrière.

6.6 The exhaust pipe shall be so arranged as to prevent water from entering the engine in normal operation.

6.7 All lifeboats shall be designed with due regard to the safety of persons in the water and to the possibility of damage to the propulsion system by floating debris.

6.8 The speed of a lifeboat when proceeding ahead in calm water, when loaded with its full complement of persons and equipment and with all engine-powered auxiliary equipment in operation, shall be at least 6 knots and at least 2 knots when towing a 25-person liferaft loaded with its full complement of persons and equipment or its equivalent. Sufficient fuel, suitable for use throughout the temperature range expected in the area in which the ship operates, shall be provided to run the fully loaded lifeboat at 6 knots for a period of not less than 24 h.

6.9 The lifeboat engine, transmission and engine accessories shall be enclosed in a fire-retardant casing or other suitable arrangements providing similar protection. Such arrangements shall also protect persons from coming into accidental contact with hot or moving parts and protect the engine from exposure to weather and sea. Adequate means shall be provided to reduce the engine noise. Starter batteries shall be provided with casings which form a watertight enclosure around the bottom and sides of the batteries. The battery casings shall have a tight fitting top which provides for necessary gas venting.

6.10 The lifeboat engine and accessories shall be designed to limit electromagnetic emissions so that engine operation does not interfere with the operation of radio life-saving appliances used in the lifeboat.

6.11 Means shall be provided for recharging all engine-starting, radio and searchlight batteries. Radio batteries shall not be used to provide power for engine starting. Means shall be provided for recharging lifeboat batteries from the ship's power supply at a supply voltage not exceeding 55 V which can be disconnected at the lifeboat embarkation station.

6.12 Water-resistant instructions for starting and operating the engine shall be provided and mounted in a conspicuous place near the engine starting controls.

6.6 Le tuyau d'échappement doit être disposé de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le moteur en cours d'exploitation normale.

6.7 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être conçues compte dûment tenu de la sécurité des personnes dans l'eau et des risques d'avaries du système de propulsion dus aux débris flottant sur l'eau.

6.8 La vitesse de l'embarcation de sauvetage en marche avant en eau calme, lorsque celle-ci a son plein chargement en personnes et en armement et que tous les appareils auxiliaires branchés sur le moteur fonctionnent, doit être au moins égale à 0 noeuds et au moins égale à 2 noeuds lorsqu'elle remorque un radeau de sauvetage de 25 personnes avec son plein chargement en personnes et en armement ou son équivalent. L'embarcation de sauvetage doit porter un approvisionnement de combustible utilisable dans la gamme des températures susceptibles de prévaloir dans la zone d'exploitation du navire et suffisant pour faire marcher l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement à une vitesse de 6 noeuds pendant une période de 24 heures au moins.

6.9 Le moteur de l'embarcation de sauvetage, le système de transmission et les accessoires du moteur doivent être protégés par un capot retardant le feu ou d'autres moyens appropriés assurant une protection analogue. Ces moyens doivent également empêcher les personnes de toucher accidentellement des pièces chaudes ou des pièces en mouvement et mettre le moteur à l'abri des intempéries et de la mer. Un dispositif approprié permettant de réduire le bruit du moteur doit être prévu. Les batteries du dispositif de démarrage doivent être placées dans une enveloppe formant une protection étanche à l'eau sur la partie inférieure et sur les côtés des batteries. L'enveloppe des batteries doit être munie d'un couvercle bien ajusté comportant les trous d'aération nécessaires.

6.10 Le moteur de l'embarcation de sauvetage et ses accessoires doivent être conçus de manière à limiter les émissions électromagnétiques afin qu'il n'y ait pas interférence entre le fonctionnement du moteur et le fonctionnement des dispositifs radioélectriques de sauvetage utilisés dans l'embarcation de sauvetage.

6.11 On doit prévoir des dispositifs permettant de recharger les batteries utilisées pour le démarrage du moteur, la radio et le projecteur. Les batteries utilisées pour la radio ne doivent pas être utilisées pour fournir l'énergie nécessaire au démarrage du moteur. On doit prévoir un dispositif permettant de recharger les batteries des embarcations de sauvetage en utilisant l'énergie électrique du navire; la tension d'alimentation ne doit pas être supérieure à 55 volts et le dispositif de recharge doit pouvoir être débranché au poste d'embarquement dans l'embarcation de sauvetage.

6.12 Des instructions indélébiles à l'eau concernant le démarrage et le fonctionnement du moteur doivent être fournies et affichées bien en évidence à proximité des commandes de démarrage du moteur.

7 Lifeboat fittings

7.1 All lifeboats shall be provided with at least one drain valve fitted near the lowest point in the hull, which shall automatically open to drain water from the hull when the lifeboat is not waterborne and shall automatically close to prevent entry of water when the lifeboat is waterborne. Each drain valve shall be provided with a cap or plug to close the valve, which shall be attached to the lifeboat by a lanyard, a chain, or other suitable means. Drain valves shall be readily accessible from inside the lifeboat and their position shall be clearly indicated.

7.2 All lifeboats shall be provided with a rudder and tiller. When a wheel or other remote steering mechanism is also provided the tiller shall be capable of controlling the rudder in case of failure of the steering mechanism. The rudder shall be permanently attached to the lifeboat. The tiller shall be permanently installed on, or linked to, the rudder stock; however, if the lifeboat has a remote steering mechanism, the tiller may be removable and securely stowed near the rudder stock. The rudder and tiller shall be so arranged as not to be damaged by operation of the release mechanism or the propeller.

7.3 Except in the vicinity of the rudder and propeller, a buoyant lifeline shall be becketed around the outside of the lifeboat.

7.4 Lifeboats which are not self-righting when capsized shall have suitable handholds on the underside of the hull to enable persons to cling to the lifeboat. The handholds shall be fastened to the lifeboat in such a way that, when subjected to an impact sufficient to cause them to break away from the lifeboat, they break away without damaging the lifeboat.

7.5 All lifeboats shall be fitted with sufficient watertight lockers or compartments to provide for the storage of the small items of equipment, water and provisions required by paragraph 8. Means shall be provided for the storage of collected rainwater.

7.6 Every lifeboat to be launched by a fall or falls shall be fitted with a release mechanism complying with the following requirements:

.1 The mechanism shall be so arranged that all hooks are released simultaneously.

.2 The mechanism shall have two release capabilities as follows:

.2.1 a normal release capability which will release the lifeboat when it is waterborne or when there is no load on the hooks;

7 Accessoires de l'embarcation de sauvetage

7.1 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une soupape de vidange au moins, située à proximité du point le plus bas de la coque, qui doit s'ouvrir automatiquement pour évacuer l'eau de la coque lorsque l'embarcation de sauvetage n'est pas à flot et se fermer automatiquement pour empêcher l'entrée de l'eau lorsque l'embarcation est à flot. Chaque soupape de vidange doit être munie d'un tampon ou d'un bouchon permettant de la fermer et qui doit être attaché à l'embarcation de sauvetage par une aiguillette, une chaîne ou un autre moyen adéquat. Les soupapes de vidange doivent être facilement accessibles depuis l'interieur de l'embarcation de sauvetage et leur position doit être clairement indiquée.

7.2 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un gouvernail et d'une barre franche. Si l'embarcation de sauvetage est également munie d'une barre ou d'un autre dispositif de gouverne à distance, la barre franche doit pouvoir contrôler le gouvernail en cas de panne du dispositif de gouverne. Le gouvernail doit être fixé de manière permanente à l'embarcation de sauvetage. La barre franche doit être fixée ou reliée de manière permanente à la mèche; toutefois, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un dispositif de gouverne à distance, la barre franche peut être amovible et solidement arrimée à proximité de la mèche du gouvernail. Le gouvernail et la barre franche doivent être disposés de façon à ne pas être endommagés par le fonctionnement du dispositif de dégagement ou de l'hélice.

7.3 L'embarcation de sauvetage doit être munie d'une filière flottante disposée en guirlande sur son pourtour extérieur, sauf à proximité du gouvernail et de l'hélice.

7.4 Les embarcations de sauvetage qui ne se redressent pas automatiquement quand elles chavirent doivent être munies de poignées appropriées sur la partie inférieure de la coque de manière à permettre à des personnes de s'y accrocher. Ces poignées doivent être fixées à l'embarcation de sauvetage de telle manière que, lorsqu'elles subissent un choc suffisant pour les détacher de l'embarcation, elles s'en détachent sans l'endommager.

7.5 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un nombre suffisant de coffres ou de caissons étanches à l'eau destinés à recevoir les menus objets d'armement, l'eau et les rations alimentaires prescrits au paragraphe 8. Des moyens permettant de stocker l'eau de pluie recueillie doivent être prévus.

7.6 Toute embarcation de sauvetage destinée à être mise à l'eau au moyen d'un ou de plusieurs garants doit être munie d'un dispositif de largage conforme aux prescriptions suivantes:

.1 Le mécanisme doit être conçu de manière que tous les crocs s'ouvrent en même temps.

.2 Le mécanisme doit avoir deux modes de largage, à savoir:

.2.1 un largage normal qui permette de dégager l'embarcation de sauvetage lorsqu'elle se trouve à flot ou lorsqu'aucune charge ne s'exerce sur les crocs;

.2.2 an on-load release capability which will release the lifeboat with a load on the hooks. This release shall be so arranged as to release the lifeboat under any conditions of loading from no-load with the lifeboat waterborne to a load of 1.1 times the total mass of the lifeboat when loaded with its full complement of persons and equipment. This release capability shall be adequately protected against accidental or premature use.

.3 The release control shall be clearly marked in a colour that contrasts with its surroundings.

.4 The mechanism shall be designed with a factor of safety of 6 based on the ultimate strength of the materials used, assuming the mass of the lifeboat is equally distributed between the falls.

7.7 Every lifeboat shall be fitted with a release device to enable the forward painter to be released when under tension.

7.8 Every lifeboat shall be provided with a permanently installed earth connection and arrangements for adequately siting and securing in the operating position the antenna provided with the portable radio apparatus required by regulation 6.2.1.

7.9 lifeboats intended for launching down the side of a ship shall have skates and fenders as necessary to facilitate launching and prevent damage to the lifeboat.

7.10 A manually controlled lamp visible on a dark night with a clear atmosphere at a distance of at least 2 miles for a period of not less than 12 h shall be fitted to the top of the cover or enclosure. If the light is a flashing light, it shall initially flash at a rate of not less than 50 flashes per minute over the first 2 h of operation of the 12 h operating period.

7.11 A lamp or source of light shall be fitted inside the lifeboat to provide illumination for not less than 12 h to enable reading of survival and equipment instructions; however, oil lamps shall not be permitted for this purpose.

7.12 Unless expressly provided otherwise, every lifeboat shall be provided with effective means of bailing or be automatically self-bailing.

7.13 Every lifeboat shall be so arranged that an adequate view forward, aft and to both sides is provided from the control and steering position for safe launching and manoeuvring.

.2.2 un largage en charge qui permette de larguer l'embarcation de sauvetage lorsqu'une charge s'exerce sur les crocs. Ce mécanisme doit être disposé de manière à permettre de larguer l'embarcation de sauvetage, quelles que soient les conditions de chargement, c'est-à-dire que la charge soit nulle, l'embarcation étant dans l'eau, ou que la masse totale soit égale à 1,1 fois la masse de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement. Des précautions appropriées doivent être prises pour éviter qu'un tel largage se produise accidentellement ou prématurément.

.3 La commande de largage doit être clairement indiquée au moyen d'une couleur qui contraste avec ce qui l'entoure.

.4 Le mécanisme doit être conçu avec un facteur de sécurité qui corresponde à six fois la charge de rupture des matériaux utilisés, si l'on suppose que la masse de l'embarcation de sauvetage est également répartie entre les garants.

7.7 Toute embarcation de sauvetage doit être munie d'un dispositif de largage qui permette le dégagement de la bosse avant lorsque celle-ci est sous tension.

7.8 Toute embarcation de sauvetage doit être pourvue d'un circuit permanent de mise à la masse et de dispositifs permettant une installation et une fixation convenables en position de service, de l'antenne prévue avec l'appareil radioélectrique portatif prescrit à la règle 6.2.1.

7.9 Les embarcations de sauvetage destinées à être mises à l'eau le long du bordé du navire doivent être munies des patins et des défenses nécessaires pour faciliter la mise à l'eau et empêcher que l'embarcation de sauvetage ne soit endommagée.

7.10 Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui ne soit pas inférieure à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente ou de l'habitacle de l'embarcation de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures.

7.11 Un fanal ou une source d'éclairage doit être fixé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage, pour fournir pendant 12 heures au moins un éclairage permettant de lire les instructions relatives à la survie et à l'armement; toutefois, les lampes à pétrole sont interdites à cette fin.

7.12 Sauf disposition expresse contraire, chaque embarcation de sauvetage doit être munie de moyens d'écopage efficaces ou être du type autovideur.

7.13 Toute embarcation de sauvetage doit permettre d'avoir, depuis le poste de commande et de manoeuvre, une vue suffisante sur l'avant, sur l'arrière et sur les côtés pour pouvoir être mise à l'eau et manoeuvrée en toute sécurité.

8 Lifeboat equipment

All items of lifeboat equipment, whether required by this paragraph or elsewhere in this chapter, with the exception of boat-hooks which shall be kept free for fending off purposes, shall be secured within the lifeboat by lashings, storage in lockers or compartments, storage in brackets or similar mounting arrangements or other suitable means. The equipment shall be secured in such a manner as not to interfere with any abandonment procedures. All items of lifeboat equipment shall be as small and of as little mass as possible and shall be packed in a suitable and compact form. Except where otherwise stated, the normal equipment of every lifeboat shall consist of:

.1 sufficient buoyant oars to make headway in calm seas. Thole pins, crutches or equivalent arrangements shall be provided for each oar provided. Thole pins or crutches shall be attached to the boat by lanyards or chains;

.2 two boat-hooks;

.3 a buoyant bailer and two buckets;

.4 a survival manual;

.5 a binnacle containing an efficient compass which is luminous or provided with suitable means of illumination. In a totally enclosed lifeboat, the binnacle shall be permanently fitted at the steering position; in any other lifeboat, it shall be provided with suitable mounting arrangements;

.6 a sea-anchor of adequate size fitted with a shock-resistant hawser and a tripping line which provides a firm hand grip when wet. The strength of the sea-anchor, hawser and tripping line shall be adequate for all sea conditions;

.7 two efficient painters of a length equal to not less than twice the distance from the stowage position of the lifeboat to the waterline in the lightest seagoing condition or 15 m, whichever is the greater. One painter attached to the release device required by regulation 41.7.7 shall be placed at the forward end of the lifeboat and the other shall be firmly secured at or near the bow of the lifeboat ready for use;

.8 two hatchets, one at each end of the lifeboat;

.9 watertight receptacles containing a total of 3 l of fresh water for each person the lifeboat is permitted to accommodate, of which 1 l per person may be replaced by a de-salting apparatus capable of producing an equal amount of fresh water in 2 days;

.10 a rustproof dipper with lanyard;

.11 a rustproof graduated drinking vessel;

8 Armement des embarcations de sauvetage

Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage, qu'ils soient prescrits par le présent paragraphe ou par une autre disposition du présent chapitre, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder l'embarcation, doivent être arrimés à l'intérieur de l'embarcation par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations d'abandon. Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante. Sauf disposition contraire, l'armement normal de chaque embarcation de sauvetage doit comprendre:

.1 un nombre suffisant d'avirons flottants pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou des chaînes;

.2 deux gaffes;

.3 une écope flottante et deux seaux;

.4 un manuel de survie;

.5 un habitacle contenant un compas efficace qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage. Si l'embarcation de sauvetage est complètement fermée, l'habitacle doit être installé de façon permanente au poste de barre; dans tous les autres types d'embarcation de sauvetage, il doit être pourvu de moyens de fixation convenables;

.6 une ancre flottante de dimensions appropriées munie d'une aussière résistante aux chocs et d'une ligne de déclenchement pouvant être empoignée solidement lorsqu'elle est mouillée. La résistance de l'ancre flottante, de l'aussière et de la ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer;

.7 deux bosses résistantes d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage de l'embarcation et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. L'une, fixée au dispositif de dégagement prescrit à la règle 41.7.7 doit être placée à l'extrémité avant de l'embarcation de sauvetage et l'autre doit être solidement fixée à l'étrave ou à proximité de celle-ci et être prête à servir;

.8 deux hachettes, une à chaque extrémité de l'embarcation de sauvetage;

.9 des récipients étanches à l'eau, contenant un total de 3 litres d'eau douce pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, dont un litre par personne peut être remplacé par un appareil de dessalement capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours;

.10 un gobelet inoxydable fixé par une aiguillette;

.11 une timbale inoxydable graduée;

.12 a food ration totalling not less than 10,000 kJ for each person the lifeboat is permitted to accommodate; these rations shall be kept in airtight packaging and be stowed in a watertight container;

.13 four rocket parachute flares complying with the requirements of regulation 35;

.14 six hand flares complying with the requirements of regulation 36;

.15 two buoyant smoke signals complying with the requirements of regulation 37;

.16 one waterproof electric torch suitable for Morse signalling together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;

.17 one daylight signalling mirror with instructions for its use for signalling to ships and aircraft;

.18 one copy of the life-saving signals prescribed by regulation V/16 on a waterproof card or in a waterproof container;

.19 one whistle or equivalent sound signal;

.20 a first-aid outfit in a waterproof case capable of being closed tightly after use;

.21 six doses of anti-seasickness medicine and one seasickness bag for each person;

.22 a jack-knife to be kept attached to the boat by a lanyard;

.23 three tin openers;

.24 two buoyant rescue quoits, attached to not less than 30 m of buoyant line;

.25 a manual pump;

.26 one set of fishing tackle;

.27 sufficient tools for minor adjustments to the engine and its accessories;

.28 portable fire-extinguishing equipment suitable for extinguishing oil fires;

.29 a searchlight capable of effectively illuminating a light-coloured object at night having a width of 18 m at a distance of 180 m for a total period of 6 h and of working for not less than 3 h continuously;

.30 an efficient radar reflector;

.31 thermal protective aids complying with the requirements of regulation 34 sufficient for 10% of the number of persons the lifeboat is permitted to accommodate or two, whichever is the greater.

.32 In the case of ships engaged on voyages of such a nature and duration that, in the opinion of the Administration, the items specified

.12 une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air qui doivent être placés dans un récipient étanche à l'eau;

.13 quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 35;

.14 six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 36;

.15 deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 37;

.16 une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;

.17 un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs;

.18 un exemplaire des signaux de sauvetage prescrits à la règle V/16, sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau;

.19 un sifflet ou un signal sonore équivalent;

.20 un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;

.21 six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne;

.22 un couteau de poche attaché à l'embarcation par une aiguillette;

.23 trois ouvre-boîtes;

.24 deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;

.25 une pompe à main;

.26 un jeu d'engins de pêche;

.27 des outils en nombre suffisant pour effectuer de petits réglages du moteur et de ses accessoires;

.28 un extincteur portatif d'incendie capable d'éteindre un incendie provoqué par l'inflammation d'hydrocarbures;

.29 un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins;

.30 un réflecteur radar efficace;

.31 un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 34 pour 10 p. 100 des personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

.32 dans le cas des navires qui effectuent des voyages dont la nature et la durée sont telles que, de l'avis de l'Administration, les objets

in paragraphs 8.12 and 8.26 are unnecessary, the Administration may allow these items to be dispensed with.

9 Lifeboat markings

9.1 The dimensions of the lifeboat and the number of persons which it is permitted to accommodate shall be marked on it in clear permanent characters.

9.2 The name and port of registry of the ship to which the lifeboat belongs shall be marked on each side of the lifeboat's bow in block capitals of the Roman alphabet.

9.3 Means of identifying the ship to which the lifeboat belongs and the number of the lifeboat shall be marked in such a way that they are visible from above.

Regulation 42

Partially enclosed lifeboats

1 Partially enclosed lifeboats shall comply with the requirements of regulation 41 and in addition shall comply with the requirements of this regulation.

2 Every partially enclosed lifeboat shall be provided with effective means of bailing or be automatically self-bailing.

3 Partially enclosed lifeboats shall be provided with permanently attached rigid covers extending over not less than 20% of the length of the lifeboat from the stem and not less than 20% of the length of the lifeboat from the aftermost part of the lifeboat. The lifeboat shall be fitted with a permanently attached foldable canopy which together with the rigid covers completely encloses the occupants of the lifeboat in a weatherproof shelter and protects them from exposure. The canopy shall be so arranged that:

.1 it is provided with adequate rigid sections or battens to permit erection of the canopy;

.2 it can be easily erected by not more than two persons;

.3 it is insulated to protect the occupants against heat and cold by means of not less than two layers of material separated by an air gap or other equally efficient means; means shall be provided to prevent accumulation of water in the air gap;

.4 its exterior is of a highly visible colour and its interior is of a colour which does not cause discomfort to the occupants;

.5 it has entrances at both ends and on each side, provided with efficient adjustable closing arrangements which can be easily and

spécifiés aux paragraphes 8.12 et 8.26 ne sont pas nécessaires, l'Administration peut accorder des dispenses à l'égard de ces objets.

9 Inscriptions sur les embarcations de sauvetage

9.1 Les dimensions de l'embarcation de sauvetage ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire.

9.2 Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le nom du port d'immatriculation du navire doivent être inscrits des deux bords sur l'avant de l'embarcation en majuscules imprimées en caractères romains.

9.3 L'identification du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le numéro de l'embarcation doivent être indiqués de manière à être visibles d'en haut.

Règle 42

Embarcations de sauvetage partiellement fermées

1 Les embarcations de sauvetage partiellement fermées doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 41 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

2 Toute embarcation de sauvetage partiellement fermée doit être munie de moyens d'écopage efficaces ou être du type autovideur.

3 Les embarcations de sauvetage partiellement fermées doivent être munies de capots rigides fixés en permanence recouvrant au moins 20 p.100 de la longueur de l'embarcation à partir de l'étrave et au moins 20 p.100 de la longueur de l'embarcation à partir de l'extrémité arrière de celle-ci. L'embarcation doit être munie d'une tente repliable fixée en permanence qui, associée aux capots rigides, recouvre complètement les occupants de l'embarcation sous un abri étanche aux intempéries et leur offre une protection thermique. La tente doit être conçue de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 elle doit comporter des sections rigides ou des tubes adéquats qui permettent de la mettre en place;

.2 elle doit pouvoir être facilement mise en place par deux personnes au plus;

.3 elle doit être isolée pour protéger les occupants de la chaleur et du froid au moyen d'au moins deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace; des dispositions doivent être prises pour empêcher l'eau de s'accumuler dans la couche d'air;

.4 son extérieur doit être d'une couleur très visible et son intérieur d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;

.5 elle doit avoir, aux deux extrémités et de chaque côté, des entrées munies de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent

quickly opened and closed from inside or outside so as to permit ventilation but exclude seawater, wind and cold; means shall be provided for holding the entrances securely in the open and closed position;

.6 with the entrances closed, it admits sufficient air for the occupants at all times;
.7 it has means for collecting rainwater;
.8 the occupants can escape in the event of the lifeboat capsizing.

4 The interior of the lifeboat shall be of a highly visible colour.

5 The radiotelegraph installation required by regulation 6.2.2 shall be installed in a cabin large enough to accommodate both the equipment and the person using it. No separate cabin is required if the construction of the lifeboat provides a sheltered space to the satisfaction of the Administration.

Regulation 43

Self-righting partially enclosed lifeboats

1 Self-righting partially enclosed lifeboats shall comply with the requirements of regulation 41 and in addition shall comply with the requirements of this regulation.

2 Enclosure
2.1 Permanently attached rigid covers shall be provided extending over not less than 20% of the length of the lifeboat from the stem and not less than 20% of the length of the lifeboat from the aftermost part of the lifeboat.
2.2 The rigid covers shall form two shelters. If the shelters have bulkheads they shall have openings of sufficient size to permit easy access by persons each wearing an immersion suit or warm clothes and a lifejacket. The interior height of the shelters shall be sufficient to permit persons easy access to their seats in the bow and stern of the lifeboat.

2.3 The rigid covers shall be so arranged that they include windows or translucent panels to admit sufficient daylight to the inside of the lifeboat with the openings or canopies closed so as to make artificial light unnecessary.

2.4 The rigid covers shall have railings to provide a secure handhold for persons moving about the exterior of the lifeboat.

être facilement et rapidement ouverts et fermés à partir de l'intérieur ou de l'extérieur afin de permettre la ventilation, mais empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer; un dispositif doit également être prévu pour maintenir solidement les entrées en position ouverte ou en position fermée;

.6 les entrées étant fermées, elle doit à tout moment laisser entrer suffisamment d'air pour les occupants;

.7 elle doit être munie d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;

.8 les occupants doivent pouvoir sortir de l'embarcation de sauvetage si elle chavire.

4 L'intérieur de l'embarcation de sauvetage doit être d'une couleur très visible.

5 L'installation radiotélégraphique prescrite à la règle 6.2.2 doit être installée dans une cabine assez grande pour contenir à la fois l'appareil et l'opérateur. Il n'est pas nécessaire qu'il s'agisse d'une cabine séparée s'il existe à bord de l'embarcation de sauvetage un espace abrité jugé satisfaisant par l'Administration.

Règle 43

Embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique

1 Les embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatiques doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 41 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

2 Habitacle

2.1 Il doit être prévu des capots rigides fixés en permanence recouvrant au moins 20 p.100 de la longueur de l'embarcation à partir de l'étrave et au moins 20 p.100 de la longueur de l'embarcation à partir de l'extrémité arrière de celle-ci.

2.2 Les capots rigides doivent former deux abris. Si ceux-ci sont munis de cloisons, ils doivent avoir des ouvertures de dimensions suffisantes pour permettre à une personne revêtue d'une combinaison d'immersion ou de vêtements chauds et d'une brassière de sauvetage d'y accéder facilement. La hauteur à l'intérieur des abris doit être suffisante pour que les personnes puissent facilement accéder aux sièges situés dans les parties avant et arrière de l'embarcation.

2.3 Les capots rigides doivent être conçus de manière à comporter des fenêtres ou des panneaux transparents qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les ouvertures ou les tentes sont fermées.

2.4 Les capots rigides doivent être pourvus de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant sur le pourtour de l'embarcation de sauvetage.

2.5 Open parts of the lifeboat shall be fitted with a permanently attached foldable canopy so arranged that:

.1 it can be easily erected by not more than two persons in not more than 2 min;

.2 it is insulated to protect the occupants against cold by means of not less than two layers of material separated by an air gap or other equally efficient means.

2.6 The enclosure formed by the rigid covers and canopy shall be so arranged:

.1 as to allow launching and recovery operations to be performed without any occupant having to leave the enclosure;

.2 that it has entrances at both ends and on each side, provided with efficient adjustable closing arrangements which can be easily and quickly opened and closed from inside or outside so as to permit ventilation but exclude seawater, wind and cold; means shall be provided for holding the entrances securely in the open and in the closed position;

.3 that with the canopy erected and all entrances closed, sufficient air is admitted for the occupants at all times;

.4 that it has means for collecting rainwater;

.5 that the exterior of the rigid covers and canopy and the interior of that part of the lifeboat covered by the canopy is of a highly visible colour. The interior of the shelters shall be of a colour which does not cause discomfort to the occupants;

.6 that it is possible to row the lifeboat.

3 Capsizing and re-righting

3.1 A safety belt shall be fitted at each indicated seating position. The safety belt shall be so designed as to hold a person of a mass of 100 kg securely in place when the lifeboat is in a capsized position.

3.2 The stability of the lifeboat shall be such that it is inherently or automatically self-righting when loaded with its full or a partial complement of persons and equipment and the persons are secured with safety belts.

4 Propulsion

4.1 The engine and transmission shall be controlled from the helmsman's position.

4.2 The engine and engine installation shall be capable of running in any position during capsize and continue to run after the lifeboat returns to the upright or shall automatically stop on capsizing and be easily restarted after the lifeboat returns to the upright and the water has been drained from the lifeboat. The design of the fuel and lubricating systems

2.5 Les parties découvertes de l'embarcation de sauvetage doivent être munies d'une tente repliable fixée en permanence et conçue de manière à satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 elle doit pouvoir être facilement mise en place par deux personnes au plus en moins de 2 minutes;

.2 elle doit être isolée pour protéger les occupants du froid au moyen d'au moins deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace.

2.6 L'habitacle constitué par les capots rigides et la tente doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 il doit permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle;

.2 il doit avoir, aux deux extrémités et de chaque côté, des entrées munies de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts et fermés à partir de l'intérieur ou de l'extérieur afin de permettre la ventilation, mais empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer; un dispositif doit également être prévu pour maintenir solidement les entrées en position ouverte ou en position fermée;

.3 il doit laisser entrer à tout moment suffisamment d'air pour les occupants, lorsque la tente est mise en place et que toutes les entrées sont fermées;

.4 il doit être muni d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie;

.5 l'extérieur des capots rigides et de la tente et l'intérieur de la partie de l'embarcation couverte par la tente doivent être d'une couleur très visible. L'intérieur des abris doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;

.6 il doit être possible de marcher à l'aviron.

3 Chavirement et redressement

3.1 Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue pour maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.

3.2 La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec des ceintures de sécurité.

4 Propulsion

4.1 Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

4.2 Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement et être facilement remis en marche après que l'embarcation s'est redressée et qu'elle ne contient plus d'eau.

shall prevent the loss of fuel and the loss of more than 250 ml of lubricating oil from the engine during capsize.

4.3 Air-cooled engines shall have a duct system to take in cooling air from, and exhaust it to, the outside of the lifeboat. Manually operated dampers shall be provided to enable cooling air to be taken in from, and exhausted to, the interior of the lifeboat.

5 Construction and fendering

5.1 Notwithstanding regulation 41.1.6, a self-righting partially enclosed lifeboat shall be so constructed and fendered as to ensure that the lifeboat renders protection against harmful accelerations resulting from an impact of the lifeboat, when loaded with its full complement of persons and equipment, against the ship's side at an impact velocity of not less than 3.5 m/s.

5.2 The lifeboat shall be automatically self-bailing.

Regulation 44

Totally enclosed lifeboats

1 Totally enclosed lifeboats shall comply with the requirements of regulation 41 and in addition shall comply with the requirements of this regulation.

2 Enclosure

Every totally enclosed lifeboat shall be provided with a rigid watertight enclosure which completely encloses the lifeboat. The enclosure shall be so arranged that:

.1 it protects the occupants against heat and cold;

.2 access to the lifeboat is provided by hatches which can be closed to make the lifeboat watertight;

.3 hatches are positioned so as to allow launching and recovery operations to be performed without any occupant having to leave the enclosure;

.4 access hatches are capable of being opened and closed from both inside and outside and are equipped with means to hold them securely in open positions;

.5 it is possible to row the lifeboat;

.6 it is capable, when the lifeboat is in the capsized position with the hatches closed and without significant leakage, of supporting the entire

Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

4.3 Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduite pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

5 Construction et défenses

5.1 Nonobstant les dispositions de la règle 41.1.6, la construction et les défenses des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres/seconde.

5.2 L'embarcation de sauvetage doit être à autovidange automatique.

Règle 44

Embarcations de sauvetage complètement fermées

1 Les embarcations de sauvetage complètement fermées doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 41 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

2 Habitacle

Toute embarcation de sauvetage complètement fermée doit être munie d'un habitacle rigide étanche à l'eau qui ferme complètement l'embarcation. L'habitacle doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 il doit protéger les occupants de la chaleur et du froid;

.2 l'accès à l'embarcation de sauvetage doit se faire par le moyen d'écoutilles qui puissent être fermées pour rendre l'embarcation étanche à l'eau;

.3 les écoutilles doivent être placées de façon à permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle;

.4 les écoutilles d'accès doivent pouvoir être ouvertes et fermées tant de l'intérieur que de l'extérieur et doivent être munies d'un dispositif permettant de les maintenir solidement en position ouverte;

.5 il doit être possible de marcher à l'aviron;

.6 l'habitacle doit pouvoir supporter la masse totale de l'embarcation de sauvetage, y compris la totalité de l'armement et des machines et le

mass of the lifeboat, including all equipment, machinery and its full complement of persons;

.7 it includes windows or translucent panels on both sides which admit sufficient daylight to the inside of the lifeboat with the hatches closed to make artificial light unnecessary;

.8 its exterior is of highly visible colour and its interior of a colour which does not cause discomfort to the occupants;

.9 handrails provide a secure handhold for persons moving about the exterior of the lifeboat, and aid embarkation and disembarkation;

.10 persons have access to their seats from an entrance without having to climb over thwarts or other obstructions;

.11 the occupants are protected from the effects of dangerous subatmospheric pressures which might be created by the lifeboat's engine.

3 Capsizing and re-righting

3.1 A safety belt shall be fitted at each indicated seating position. The safety belt shall be designed to hold a person of a mass of 100 kg securely in place when the lifeboat is in a capsized position.

3.2 The stability of the lifeboat shall be such that it is inherently or automatically self-righting when loaded with its full or a partial complement of persons and equipment and all entrances and openings are closed watertight and the persons are secured with safety belts.

3.3 The lifeboat shall be capable of supporting its full complement of persons and equipment when the lifeboat is in the damaged condition prescribed in regulation 41.1.1 and its stability shall be such that in the event of capsizing, it will automatically attain a position that will provide an above-water escape for its occupants.

3.4 The design of all engine exhaust pipes, air ducts and other openings shall be such that water is excluded from the engine when the lifeboat capsizes and re-rights.

4 Propulsion

4.1 The engine and transmission shall be controlled from the helmsman's position.

4.2 The engine and engine installation shall be capable of running in any position during capsize and continue to run after the lifeboat returns to the upright or shall automatically stop on capsizing and be easily restarted after the lifeboat returns to the upright. The design of the fuel

plein chargement en personnes, lorsque l'embarcation se trouve en position renversée, que les écoutilles sont fermées et qu'il n'y a pas infiltration d'eau importante;

.7 l'habitacle doit comporter des fenêtres et des panneaux transparents sur les côtés, qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvegarde une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les écoutilles sont fermées;

.8 l'extérieur de l'habitacle doit être d'une couleur très visible et son intérieur d'une couleur qui ne gêne pas les occupants;

.9 l'habitacle doit être muni de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage et qui facilitent l'embarquement et le débarquement;

.10 les personnes doivent pouvoir accéder à leur siège à partir d'une entrée sans avoir à enjamber un banc de nage ou d'autres obstacles;

.11 les occupants doivent être protégés contre les effets des dépressions dangereuses susceptibles d'être provoquées par le moteur de l'embarcation de sauvetage.

3 Chavirement et redressement

3.1 Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue de manière à maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.

3.2 La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement, lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement, que toutes les entrées et les ouvertures sont hermétiquement fermées et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec les ceintures de sécurité.

3.3 L'embarcation de sauvetage doit pouvoir soutenir son plein chargement en personnes et en armement lorsqu'elle est endommagée de la manière prescrite à la règle 41.1.1 et elle doit avoir une stabilité telle qu'en cas de chavirement, elle se remette automatiquement dans une position laissant à ses occupants une issue au-dessus de l'eau.

3.4 Tous les tuyaux d'échappement du moteur, les conduits d'air et les autres ouvertures doivent être conçus de manière à empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur du moteur lorsque l'embarcation de sauvetage chavire et se redresse.

4 Propulsion

4.1 Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

4.2 Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement au moment du chavirement et être

and lubricating systems shall prevent the loss of fuel and the loss of more than 250 ml of lubricating oil from the engine during capsize.

4.3 Air cooled engines shall have a duct system to take in cooling air from, and exhaust it to, the outside of the lifeboat. Manually operated dampers shall be provided to enable cooling air to be taken in from, and exhausted to, the interior of the lifeboat.

5 Construction and fendering

Notwithstanding regulation 41.1.6, a totally enclosed lifeboat shall be so constructed and fendered as to ensure that the lifeboat renders protection against harmful accelerations resulting from an impact of the lifeboat, when loaded with its full complement of persons and equipment, against the ship's side at an impact velocity of not less than 3.5 m/s.

6 Free-fall lifeboats

A lifeboat arranged for free-fall launching shall be so constructed that it is capable of rendering protection against harmful accelerations resulting from being launched, when loaded with its full complement of persons and equipment, from at least the maximum height at which it is designed to be stowed above the waterline with the ship in its lightest seagoing condition, under unfavourable conditions of trim of up to 10° and with the ship listed not less than 20° either way.

Regulation 45

Lifeboats with a self-contained air support system

In addition to complying with the requirements of regulations 41 and 44, a lifeboat with a self-contained air support system shall be so arranged that, when proceeding with all entrances and openings closed, the air in the lifeboat remains safe and breathable and the engine runs normally for a period of not less than 10 min. During this period the atmospheric pressure inside the lifeboat shall never fall below the outside atmospheric pressure nor shall it exceed it by more than 20 mbar. The system shall have visual indicators to indicate the pressure of the air supply at all times.

facilement remis en marche lorsque l'embarcation se redresse. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

4.3 Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduites pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

5 Construction et défenses

Nonobstant les dispositions de la règle 41.1.6, la construction et les défenses d'une embarcation de sauvetage complètement fermée doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres/seconde.

6 Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre

Une embarcation de sauvetage conçue pour être mise à l'eau en chute libre doit être construite de façon à assurer une protection contre les accélérations dangereuses résultant de sa mise à l'eau, avec son plein chargement en personnes et en armement, depuis au moins la hauteur maximale à laquelle il est prévu qu'elle sera arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée pour une assiette défavorable allant jusqu'à 10 degrés et une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre.

Règle 45

Embarcations de sauvetage munies d'un système autonome d'approvisionnement en air

Une embarcation de sauvetage munie d'un système autonome d'approvisionnement en air doit non seulement satisfaire aux prescriptions des règles 41 et 44 mais doit également être conçue de façon que, lorsqu'elle est en marche et que toutes les entrées et toutes les ouvertures sont fermées, l'atmosphère à l'intérieur de l'embarcation demeure respirable et sans danger et que le moteur tourne normalement pendant une durée de 10 minutes au moins. Durant cette période, la pression atmosphérique à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage ne doit jamais tomber à un niveau inférieur à la pression atmosphérique à l'extérieur ni dépasser celle-ci de plus de 20 millibars. Le système doit être muni de voyants qui indiquent à tout moment la pression de l'air fourni.

Regulation 46

Fire-protected lifeboats

1 In addition to complying with the requirements of regulations 41, 44 and 45, a fire-protected lifeboat when waterborne shall be capable of protecting the number of persons it is permitted to accommodate when subjected to a continuous oil fire that envelops the lifeboat for a period of not less than 8 min.

2 Water spray systesn
A lifeboat which has a water spray fire-protection system shall comply with the following:

.1 water for the system shall be drawn from the sea by a self-priming motor pump. It shall be possible to turn "on" and turn "off" the flow of water over the exterior of the lifeboat;

.2 the seawater intake shall be so arranged as to prevent the intake of flammable liquids from the sea surface;
.3 the system shall be arranged for flushing with fresh water and allowing complete drainage.

SECTION V – RESCUE BOATS

Regulation 47

Rescue boats

1 General requirements
1.1 Except as provided by this regulation, all rescue boats shall comply with the requirements of regulations 41.1 to 41.7.4 inclusive and 41.7.6, 41.7.7, 41.7.9, 41.7.12 and 41.9.
1.2 Rescue boats may be either of rigid or inflated construction or a combination of both and shall:
.1 be not less than 3.8 m and not more than 8.5 m in length;

.2 be capable of carrying at least five seated persons and a person lying down.
1.3 Rescue boats which are a combination of rigid and inflated construction shall comply with the appropriate requirements of this regulation to the satisfaction of the Administration.
1.4 Unless the rescue boat has adequate sheer, it shall be provided with a bow cover extending for not less than 15% of its length.

Règle 46

Embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre l'incendie

1 Une embarcation de sauvetage munie d'un dispositif de protection contre l'incendie doit non seulement satisfaire aux prescriptions des règles 41, 44 et 45 mais doit également pouvoir, à flot, protéger pendant une durée de 8 minutes au moins le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir lorsqu'elle est enveloppée par un feu d'hydrocarbures continu.

2 Dispositif de pulvérisation d'eau

Une embarcation de sauvetage qui est protégée contre l'incendie par un dispositif de pulvérisation d'eau doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 le dispositif doit être alimenté en eau de mer au moyen d'une pompe à moteur à amorçage automatique. On doit pouvoir ouvrir et fermer à volonté l'écoulement d'eau sur l'extérieur de l'embarcation de sauvetage;

.2 la prise d'eau de mer doit être disposée de manière à éviter l'aspiration de liquides inflammables flottant à la surface de l'eau;

.3 le dispositif doit être conçu de manière à pouvoir être rincé à l'eau douce et entièrement vidangé.

SECTION V – CANOTS DE SECOURS

Règle 47

Canots de secours

1 Prescriptions générales

1.1 Sauf disposition contraire de la présente règle, tous les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions des règles 41.1 à 41.7.4, 41.7.6, 41.7.7, 41.7.9, 41.7.12 et 41.9.

1.2 Les canots de secours peuvent être de type rigide, de type gonflé, ou peuvent combiner ces deux types; ils doivent:

.1 ne pas avoir une longueur inférieure à 3,8 mètres ni une longueur supérieure à 8,5 mètres;

.2 pouvoir transporter au moins cinq personnes assises et une personne allongée.

1.3 Les canots de secours qui sont à la fois rigides et gonflés doivent être conformes aux prescriptions pertinentes de la présente règle d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

1.4 A moins d'avoir une tenture suffisante, le canot de secours doit être muni à l'avant d'une tente qui recouvre au moins 15 p.100 de sa longueur.

1.5 Rescue boats shall be capable of manoeuvring at speeds up to 6 knots and maintaining that speed for a period of at least 4 h.

1.6 Rescue boats shall have sufficient mobility and manoeuvrability in a seaway to enable persons to be retrieved from the water, marshal liferafts and tow the largest liferaft carried on the ship when loaded with its full complement of persons and equipment or its equivalent at a speed of at least 2 knots.

1.7 A rescue boat shall be fitted with an inboard engine or outboard motor. If it is fitted with an outboard motor, the rudder and tiller may form part of the engine. Notwithstanding the requirements of regulation 41.6.1, petrol-driven outboard engines with an approved fuel system may be fitted in rescue boats provided the fuel tanks are specially protected against fire and explosion.

1.8 Arrangements for towing shall be permanently fitted in rescue boats and shall be sufficiently strong to marshal or tow liferafts as required by paragraph 1.6.

1.9 Rescue boats shall be fitted with weathertight stowage for small items of equipment.

2 Rescue boat equipment

2.1 All items of rescue boat equipment, with the exception of boat-hooks which shall be kept free for fending off purposes, shall be secured within the rescue boat by lashings, storage in lockers or compartments, storage in brackets or similar mounting arrangements, or other suitable means. The equipment shall be secured in such a manner as not to interfere with any launching or recovery procedures. All items of rescue boat equipment shall be as small and of as little mass as possible and shall be packed in suitable and compact form.

2.2 The normal equipment of every rescue boat shall consist of:

.1 sufficient buoyant oars or paddles to make headway in calm seas. Thole pins, crutches or equivalent arrangements shall be provided for each oar. Thole pins or crutches shall be attached to the boat by lanyards or chains;

.2 a buoyant bailer;

.3 a binnacle containing an efficient compass which is luminous or provided with suitable means of illumination;

.4 a sea-anchor and tripping line with a hawser of adequate strength not less than 10 m in length;

1.5 Les canots de secours doivent pouvoir manoeuvrer à une vitesse quelconque allant jusqu'à 6 noeuds et maintenir cette vitesse pendant une période de 4 heures au moins.

1.6 Les canots de secours doivent avoir une mobilité et une manoeuvrabilité suffisantes sur houle pour permettre de repêcher des personnes dans l'eau, de rassembler les radeaux de sauvetage et de remorquer le radeau de sauvetage le plus grand que transporte le navire, avec son plein chargement en personnes et en armement, ou son équivalent à une vitesse de 2 noeuds au moins.

1.7 Un canot de secours doit être muni d'un moteur placé à l'intérieur ou d'un moteur hors-bord. S'il est équipé d'un moteur hors-bord, le gouvernail et la barre franche peuvent faire partie du moteur. Nonobstant les prescriptions de la règle 41.6.1, un moteur hors-bord fonctionnant à l'essence et muni d'un système d'alimentation approuvé peut être installé dans un canot de secours à condition que le réservoir d'essence soit spécialement protégé contre l'incendie et les explosions.

1.8 Les canots de secours doivent être munis de dispositifs de remorquage installés de manière permanente et suffisamment résistants pour rassembler ou remorquer des radeaux de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1.6.

1.9 Les canots de secours doivent être munis de moyens d'arrimage étanches aux intempéries destinés à recevoir les menus objets d'armement.

2 Armement des canots de secours

2.1 Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder le canot, doivent être arrimés à l'intérieur du canot de secours par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations de mise à l'eau ou de récupération. Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante.

2.2 L'armement normal de chaque canot de secours doit comprendre:

.1 un nombre suffisant d'avirons flottants ou de pagaies pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés au canot de secours par des aiguillettes ou des chaînes;

.2 une écope flottante;

.3 un habitacle contenant un compas efficace, qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;

.4 une ancre flottante munie d'une ligne de déclenchement avec une aussière d'une résistance adéquate et d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 10 mètres;

.5 a painter of sufficient length and strength, attached to the release device complying with the requirements of regulation 41.7.7 and placed at the forward end of the rescue boat;
.6 one buoyant line, not less than 50 m in length, of sufficient strength to tow a liferaft as required by paragraph 1.6;

.7 one waterproof electric torch suitable for Morse signalling, together with one spare set of batteries and one spare bulb in a waterproof container;
.8 one whistle or equivalent sound signal;
.9 a first-aid outfit in a waterproof case capable of being closed tightly after use;

.10 two buoyant rescue quoits, attached to not less than 30 m of buoyant line;
.11 a searchlight capable of effectively illuminating a light-coloured object at night having a width of 18 m at a distance of 180 m for a total period of 6 h and of working for at least 3 h continuously;

.12 an efficient radar reflector.
.13 thermal protective aids complying with the requirements of regulation 34 sufficient for 10% of the number of persons the rescue boat is permitted to accommodate or two, whichever is the greater.

2.3 In addition to the equipment required by paragraph 2.2, the normal equipment of every rigid rescue boat shall include:
.1 a boat-hook;
.2 a bucket;
.3 a knife or hatchet.
2.4 In addition to the equipment required by paragraph 2.2 the normal equipment of every inflated rescue boat shall consist of:
.1 a buoyant safety knife;
.2 two sponges;
.3 an efficient manually operated bellows or pump;
.4 a repair kit in a suitable container for repairing punctures;

.5 a safety boat-hook.

3 Additional requirements for inflated rescue boats

3.1 The requirements of regulations 41.1.3 and 41.1.5 do not apply to inflated rescue boats.
3.2 An inflated rescue boat shall be constructed in such a way that, when suspended by its bridle or lifting hook:
.1 it is of sufficient strength and rigidity to enable it to be lowered and recovered with its full complement of persons and equipment;

.5 une bosse d'une longueur et d'une résistance suffisantes, fixée au dispositif de dégagement prescrit à la règle 41.7.7 et placée à l'extrémité avant du canot de secours;

.6 une ligne flottante d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 50 mètres et d'une résistance suffisante pour remorquer un radeau de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1.6;

.7 une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau;

.8 un sifflet ou un signal sonore équivalent;

.9 un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage;

.10 deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres;

.11 un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins.

.12 un réflecteur radar efficace;

.13 un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 34 pour 10 p.100 des personnes que le canot de secours est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

2.3 Outre l'armement prescrit au paragraphe 2.2, l'armement normal de tout canot de secours rigide doit comprendre:

.1 une gaffe;

.2 un seau;

.3 un couteau ou une hachette.

2.4 Outre l'armement prescrit au paragraphe 2.2, l'armement normal de tout canot de secours gonflé doit comprendre:

.1 un couteau de sûreté flottant;

.2 deux éponges;

.3 un soufflet ou une pompe à main efficace;

.4 une trousse d'outils placée dans une enveloppe convenable et destinée à la réparation des crevaisons;

.5 une gaffe de sûreté;

3 Prescriptions supplémentaires applicables aux canots de secours gonflés

3.1 Les prescriptions des règles 41.1.3 et 41.1.5 ne s'appliquent pas aux canots de secours gonflés.

3.2 Tout canot de secours gonflé doit être construit de manière que, lorsqu'il est suspendu à l'élingue ou au croc de levage:

.1 il ait une résistance et une rigidité suffisantes pour pouvoir être amené et récupéré avec son plein chargement en personnes et en armement;

.2 it is of sufficient strength to withstand a load of 4 times the mass of its full complement of persons and equipment at an ambient temperature of 20 ± 3° C with all relief valves inoperative;

.3 it is of sufficient strength to withstand a load of 1.1 times the mass of its full complement of persons and equipment at an ambient temperature of –30° C, with all relief valves operative.

3.3 Inflated rescue boats shall be so constructed as to be capable of withstanding exposure:
.1 when stowed on an open deck on a ship at sea;
.2 for 30 days afloat in all sea conditions.
3.4 In addition to complying with the requirements of regulation 41.9, inflated rescue boats shall be marked with a serial number, the maker's name or trade mark and the date of manufacture.

3.5 The buoyancy of an inflated rescue boat shall be provided by either a single tube subdivided into at least five separate compartments of approximately equal volume or two separate tubes neither exceeding 60% of the total volume. The buoyancy tubes shall be so arranged that, in the event of any one of the compartments being damaged, the intact compartments shall be able to support the number of persons which the rescue boat is permitted to accommodate, each having a mass of 75 kg, when seated in their normal positions with positive freeboard over the rescue boat's entire periphery.

3.6 The buoyancy tubes forming the boundary of the inflated rescue boat shall on inflation provide a volume of not less than 0.17 m^3 for each person the rescue boat is permitted to accommodate.

3.7 Each buoyancy compartment shall be fitted with a non-return valve for manual inflation and means for deflation. A safety relief valve shall also be fitted unless the Administration is satisfied that such an appliance is unnecessary.
3.8 Underneath the bottom and on vulnerable places on the outside of the inflated rescue boat, rubbing strips shall be provided to the satisfaction of the Administration.
3.9 Where a transom is fitted it shall not be inset by more than 20% of the overall length of the rescue boat.

3.10 Suitable patches shall be provided for securing the painters fore and aft and the becketed lifelines inside and outside the boat.

3.11 The inflated rescue boat shall be maintained at all times in a fully inflated condition.

.2 il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de 20°C, plus ou moins 3°C, aucune des soupapes de sécurité ne fonctionnant;

.3 il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de moins 30°C, les soupapes de sûreté fonctionnant toutes.

3.3 Les canots de secours gonflés doivent être construits de façon à pouvoir résister aux intempéries:

.1 lorsqu'ils sont arrimés sur le pont découvert d'un navire en mer;

.2 pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.

3.4 Les canots de secours gonflés doivent non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 41.9, mais doivent également porter l'indication d'un numéro de série, du nom du constructeur ou de la marque de fabrique et de la date de construction.

3.5 La flottabilité d'un canot de secours gonflé doit être assurée soit par une chambre à air unique comportant au moins cinq compartiments distincts qui ont tous approximativement le même volume ou par deux chambres à air distinctes, le volume de l'une ou de l'autre n'étant pas supérieur à 60 p.100 du volume total. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que, si l'un quelconque des compartiments est endommagé, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes, d'un poids moyen de 75 kilogrammes, assises en position normale, que le canot de secours est autorisé à recevoir, et que, dans ce cas, le franc-bord reste positif sur toute la périphérie du canot de secours.

3.6 Les chambres à air qui constituent le pourtour du canot de secours gonflé doivent, lorsqu'elles sont gonflées, fournir un volume qui ne soit pas inférieur à 0,17 mètre cube pour chaque personne que le canot de secours est autorisé à recevoir.

3.7 Chaque compartiment doit être muni d'un clapet de non-retour destiné au gonflage à la main et de moyens permettant de le dégonfler. Une soupape régulatrice de pression doit également être prévue, à moins que l'Administration n'estime qu'un tel dispositif n'est pas nécessaire.

3.8 Des bandes de ragage doivent être placées sous le fond du canot de secours gonflé et aux points vulnérables de sa paroi extérieure, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

3.9 S'il est prévu un tableau, sa distance par rapport à l'arrière du canot de secours ne doit pas dépasser 20 p.100 de la longueur totale du canot de secours.

3.10 Des renforts appropriés doivent être prévus pour amarrer les bosses avant et arrière et les filières disposées en guirlande à l'intérieur et à l'extérieur du canot de secours.

3.11 Le canot de secours gonflé doit être maintenu entièrement gonflé en permanence.

SECTION VI – LAUNCHING AND EMBARKATION APPLIANCES

Regulation 48

Launching and embarkation appliances

1 General requirements

1.1 Each launching appliance together with all its lowering and recovery gear shall be so arranged that the fully equipped survival craft or rescue boat it serves can be safely lowered against a trim of up to 10° and a list of up to 20° either way:

.1 when boarded, as required by regulation 22 or 28, by its full complement of persons;

.2 without persons in the survival craft or rescue boat.

1.2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1.1 lifeboat launching appliances for oil tankers, chemical tankers and gas carriers with a final angle of heel greater than 20° calculated in accordance with the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 Protocol related thereto and the recommendations of the Organization[1]), as applicable, shall be capable of operating at the final angle of heel on the lower side of the ship.

1.3 A launching appliance shall not depend on any means other than gravity or stored mechanical power which is independent of the ship's power supplies to launch the survival craft or rescue boat it serves in the fully loaded and equipped condition and also in the light condition.

1.4 A launching mechanism shall be so arranged that it may be actuated by one person from a position on the ship's deck, and from a position within the survival craft or rescue boat; the survival craft shall be visible to the person on deck operating the launching mechanism.

---

[1]) Reference is made to the damage stability requirements of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code) adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.4(48) and the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code) adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC.5(48).

SECTION VI - DISPOSITIFS DE MISE A L'EAU ET D'EMBARQUEMENT

Règle 48

Dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement

1 Prescriptions générales

1.1 Tout dispositif de mise à l'eau, ainsi que tout son mécanisme d'amenage et de récupération, doit être conçu de telle façon que l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert puisse être amené en toute sécurité avec tout son armement alors que le navire a une assiette pouvant atteindre 10 degrés et une gîte pouvant atteindre 20 degrés d'un bord ou de l'autre:

.1 dans les conditions d'embarquement prescrites à la règle 22 ou à la règle 28 avec un plein chargement en personnes;

.2 lorsqu'il n'y a personne dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou dans le canot de secours.

1.2 Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1.1, les dispositifs de mise à l'eau des embarcations de sauvetage à bord des pétroliers, des navires-citernes pour produits chimiques et des transporteurs de gaz dont l'angle de gîte final, calculé conformément à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif ainsi qu'aux recommandations de l'Organisation[1]), est supérieur à 20 degrés doivent être capables de fonctionner du côté le plus bas du navire à l'angle de gîte final.

1.3 Un dispositif de mise à l'eau ne doit pas dépendre de moyens autres que la gravité ou qu'une énergie mécanique accumulée indépendante de l'approvisionnement du navire en énergie pour pouvoir mettre à l'eau l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert, avec son plein chargement et tout son armement et également à l'état lège.

1.4 Un mécanisme de mise à l'eau doit être disposé de telle façon qu'il puisse être manoeuvré par une personne se trouvant à un emplacement situé sur le pont, et par une personne se trouvant à l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours; l'embarcation ou le radeau de sauvetage doit pouvoir être vu par la personne qui actionne le mécanisme de mise à l'eau depuis le pont.

---

[1] Il convient de se reporter aux prescriptions relatives à la stabilité après avarie du Recueil international de règles relatives à la construction à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) que le Comité de la sécurité maritime à adopté par la résolution MSC.4(48) et du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (Recueil IGC) que le Comité de la sécurité maritime a adopté par la résolution MSC.5(48).

1.5 Each launching appliance shall be so constructed that a minimum amount of routine maintenance is necessary. All parts requiring regular maintenance by the ship's crew shall be readily accessible and easily maintained.

1.6 The winch brakes of a launching appliance shall be of sufficient strength to withstand:

.1 a static test with a proof load of not less than 1.5 times the maximum working load; and

.2 a dynamic test with a proof load of not less than 1.1 times the maximum working load at maximum lowering speed.

1.7 The launching appliance and its attachments other than winch brakes shall be of sufficient strength to withstand a static proof load on test of not less than 2.2 times the maximum working load.

1.8 Structural members and all blocks, falls, padeyes, links, fastenings and all other fittings used in connection with launching equipment shall be designed with not less than a minimum factor of safety on the basis of the maximum working load assigned and the ultimate strength of the material used for construction. A minimum factor of safety of 4.5 shall be applied to all davit and winch structural members, and a minimum factor of safety of 6 shall be applied to falls, suspension chains, links and blocks.

1.9 Each launching appliance shall, as far as practicable, remain effective under conditions of icing.

1.10 A lifeboat launching appliance shall be capable of recovering the lifeboat with its crew.

1.11 The arrangements of the launching appliance shall be such as to enable safe boarding of the survival craft in accordance with the requirements of regulations 38.4.2, 38.4.3, 41.3.1 and 41.3.2.

2 Launching appliances using falls and a winch

2.1 Falls shall be of rotation-resistant and corrosion-resistant steel wire rope.

2.2 In the case of a multiple drum winch, unless an efficient compensatory device is fitted, the falls shall be so arranged as to wind off the drums at the same rate when lowering, and to wind on to the drums evenly at the same rate when hoisting.

2.3 Every rescue boat launching appliance shall be fitted with a powered winch motor of such capacity that the rescue boat can be raised from the water with its full complement of persons and equipment.

2.4 An efficient hand gear shall be provided for recovery of each survival craft and rescue boat. Hand gear handles or wheels shall not be

1.5 Chaque dispositif de mise à l'eau doit être conçu de telle façon que les opérations courantes d'entretien soient réduites au minimum. Tous les éléments du dispositif nécessitant un entretien régulier par l'équipage du navire doivent être faciles à atteindre et à entretenir.

1.6 Les freins du treuil d'un dispositif de mise à l'eau doivent avoir une résistance suffisante pour supporter:

.1 une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 1,5 fois la charge de service maximale; et

.2 une charge d'essai dynamique qui ne soit pas inférieure à 1,1 fois la charge de service maximale à la vitesse maximale d'amenage.

1.7 Le dispositif de mise à l'eau et ses accessoires autres que les freins de treuil doivent avoir une résistance suffisante pour supporter une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 2,2 fois la charge de service maximale.

1.8 Les éléments de structure ainsi que les poulies, garants, boucles, mailles, pièces d'attache et tous autres accessoires utilisés dans les dispositifs de mise à l'eau doivent être conçus avec au moins un facteur minimal de sécurité en fonction de la charge de service maximale prévue et de la résistance à la rupture des matériaux utilisés dans la construction. Un facteur minimal de sécurité de 4,5 doit être appliqué à tous les éléments de structure des bossoirs et des treuils et un facteur minimal de sécurité de 6 doit être appliqué aux garants, aux chaînes de suspension, aux mailles et aux poulies.

1.9 Chaque dispositif de mise à l'eau doit, dans toute la mesure du possible, conserver son efficacité en cas de givrage.

1.10 Le dispositif de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage doit permettre de récupérer l'embarcation avec son équipage.

1.11 La disposition du système de mise à l'eau doit être telle qu'elle permette l'embarquement en toute sécurité dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage, conformément aux prescriptions des règles 38.4.2, 38.4.3, 41.3.1 et 41.3.2.

2 Dispositifs de mise à l'eau utilisant des garants et un treuil

2.1 Les garants doivent être des câbles d'acier résistant aux torsions et à la corrosion.

2.2 Dans le cas d'un treuil à tambour multiple, les garants doivent être disposés de façon qu'ils se déroulent à la même vitesse lors des opérations d'amenage, et qu'ils s'enroulent régulièrement et à la même vitesse sur les tambours lors des opérations de hissage, sauf lorsqu'ils sont munis d'un dispositif compensateur efficace.

2.3 Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit être pourvu d'un treuil à moteur d'une capacité telle que le canot de secours puisse être soulevé hors de l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

2.4 Une commande à main efficace doit également être prévue pour les opérations de récupération de chaque embarcation ou radeau de

rotated by moving parts of the winch when the survival craft or rescue boat is being lowered or when it is being hoisted by power.

2.5 Where davit arms are recovered by power, safety devices shall be fitted which will automatically cut off the power before the davit arms reach the stops in order to avoid overstressing the falls or davits, unless the motor is designed to prevent such overstressing.

2.6 The speed at which the survival craft or rescue boat is lowered into the water shall be not less than that obtained from the fomula:

$S = 0.4 + (0.02 \times H)$
where S = speed of lowering in metres per second
and H = height in metres from davit head to the waterline at the lightest seagoing condition.

2.7 The maximum lowering speed shall be established by the Administration having regard to the design of the survival craft or rescue boat, the protection of its occupants from excessive forces, and the strength of the launching arrangements taking into account inertia forces during an emergency stop. Means shall be incorporated in the appliance to ensure that this speed is not exceeded.

2.8 Every rescue boat launching appliance shall be capable of hoisting the rescue boat when loaded with its full rescue boat complement of persons and equipment at a rate of not less than 0.3 m/s.

2.9 Every launching appliance shall be fitted with brakes capable of stopping the descent of the survival craft or rescue boat and holding it securely when loaded with its full complement of persons and equipment; brake pads shall, where necessary, be protected from water and oil.

2.10 Manual brakes shall be so arranged that the brake is always applied unless the operator, or a mechanism activated by the operator, holds the brake control in the "off" position.

3 Float-free launching

Where a survival craft requires a launching appliance and is also designed to float free, the float-free release of the survival craft from its stowed position shall be automatic.

4 Free-fall launching

Every free-fall launching appliance using an inclined plane shall, in

sauvetage et de chaque canot de secours. Les manivelles ou les volants de commande à main ne doivent pas pouvoir être entraînés par les éléments mobiles du treuil lorsque l'embarcation de sauvetage, le radeau de sauvetage ou le canot de secours est amené ou hissé mécaniquement.

2.5 Lorsque les bras de bossoirs sont rentrés mécaniquement, des dispositifs de sécurité doivent être prévus pour arrêter automatiquement le moteur avant que les bras de bossoirs ne viennent frapper les butoirs et éviter ainsi d'imposer des contraintes excessives aux garants ou aux bossoirs, à moins que le moteur ne soit conçu pour éviter ces contraintes excessives.

2.6 La vitesse à laquelle les embarcations et radeaux de sauvetage et le canot de secours sont amenés jusqu'à l'eau ne doit pas être inférieure à la vitesse calculée d'après la formule suivante:

$S = 0,4 + (0,02 \times H)$

dans cette formule:

S = vitesse d'amenage en mètres/seconde

et H = distance en mètres de la tête de bossoir à la flottaison d'exploitation la moins élevée.

2.7 L'Administration doit déterminer la vitesse maximale d'amenage en prenant en considération la conception de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours, la protection des occupants contre des forces excessives et la résistance des dispositifs de mise à l'eau compte tenu des forces d'inertie pendant un arrêt d'urgence. Le dispositif doit être pourvu des moyens appropriés pour que cette vitesse ne soit pas dépassée.

2.8 Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit pouvoir hisser celui-ci avec son plein chargement en personnes et en armement, à une vitesse qui ne doit pas être inférieure à 0,3 mètre/seconde.

2.9 Tout dispositif de mise à l'eau doit être muni de freins capables d'arrêter la descente des embarcations ou radeaux de sauvetage ou des canots de secours et de les maintenir en toute sécurité avec leur plein chargement en personnes et en armement; les patins des freins doivent être protégés s'il y a lieu contre l'eau et les hydrocarbures.

2.10 Les freins à main doivent être installés de façon telle qu'ils restent toujours serrés, sauf si l'opérateur ou un mécanisme actionné par l'opérateur maintient la commande de frein dans la position qui correspond aux freins desserrés.

3 Mise à l'eau par dégagement libre

Dans le cas d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui utilise un dispositif de mise à l'eau et qui est également conçu pour surnager librement, le dégagement libre de l'embarcation ou du radeau de sauvetage de sa position d'arrimage doit s'effectuer automatiquement.

4 Mise à l'eau en chute libre

Tout dispositif de mise à l'eau en chute libre qui utilise un plan incliné

addition to complying with the applicable requirements of paragraph 1, also comply with the following requirements:

.1 The launching appliance shall be so arranged that excessive forces are not experienced by the occupants of the survival craft during launching.

.2 The launching appliance shall be a rigid structure with a ramp angle and length sufficient to ensure that the survival craft effectively clears the ship.

.3 The launching appliance shall be efficiently protected against corrosion and be so constructed as to prevent incentive friction or impact sparking during the launching of the survival craft.

5 Evacuation-slide launching and embarkation

Every evacuation-slide launching appliance shall, in addition to complying with the applicable requirements of paragraph 1, also comply with the following requirements:

.1 The evacuation slide shall be capable of being deployed by one person at the embarkation station.

.2 The evacuation slide shall be capable of being used in high winds and in a seaway.

6 Liferaft launching appliances

Every liferaft launching appliance shall comply with the requirements of paragraphs 1 and 2, except with regard to use of gravity for turning out the appliance, embarkation in the stowed position and recovery of the loaded liferaft. The launching appliance shall be so arranged as to prevent premature release during lowering and shall release the liferaft when waterborne.

7 Embarkation ladders

7.1 Handholds shall be provided to ensure a safe passage from the deck to the head of the ladder and vice versa.

7.2 The steps of the ladder shall be:

.1 made of hardwood, free from knots or other irregularities, smoothly machined and free from sharp edges and splinters, or of suitable material of equivalent properties;

.2 provided with an efficient non-slip surface either by longitudinal grooving or by the application of an approved non-slip coating;

.3 not less than 480 mm long, 115 mm wide and 25 mm in depth, excluding any non-slip surface or coating;

.4 equally spaced not less than 300 mm or more than 380 mm apart and secured in such a manner that they will remain horizontal.

doit non seulement satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1, mais doit également satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 Le dispositif de mise à l'eau doit être conçu de manière à éviter que les occupants de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ne soient soumis à des forces excessives au cours de la mise à l'eau.

.2 Le dispositif de mise à l'eau doit avoir une structure rigide et avoir une pente et une longueur suffisantes pour garantir que l'embarcation ou le radeau de sauvetage tombe effectivement à l'écart du navire.

.3 Le dispositif de mise à l'eau doit être efficacement protégé contre la corrosion et doit être construit de façon à ne produire aucune étincelle incendiaire à la suite d'un frottement ou d'un choc au cours de la mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

5 Mise à l'eau et embarquement par glissière

Tout dispositif de mise à l'eau par glissière doit satisfaire non seulement aux prescriptions applicables du paragraphe 1, mais doit également satisfaire aux prescriptions suivantes:

.1 La glissière doit pouvoir être déployée par une seule personne au poste d'embarquement.

.2 La glissière doit pouvoir être utilisée par grand vent et sur houle.

6 Dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage

Tout dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 et 2, à l'exception des prescriptions concernant l'utilisation de la gravité pour déborder le dispositif à l'extérieur du navire, pour l'embarquement en position d'arrimage et pour la récupération des radeaux de sauvetage chargés. Le dispositif de mise à l'eau doit en outre être conçu de façon à empêcher le largage prématuré du radeau pendant la mise à l'eau et à permettre son largage lorsqu'il est à flot.

7 Echelles d'embarquement

7.1 Des mains courantes doivent être prévues pour assurer la sécurité du passage entre le pont et le sommet de l'échelle, et vice versa.

7.2 Les marches de l'échelle doivent:

.1 être en bois dur, exemptes de noeuds ou autres irrégularités, être planées et ne comporter ni arêtes vives ni éclats, ou être dans un matériau adéquat ayant des propriétés équivalentes;

.2 comporter une surface véritablement antidérapante obtenue soit en la rainurant dans le sens longitudinal, soit en lui appliquant un revêtement antidérapant approuvé;

.3 compte non tenu de toute surface ou de tout revêtement antidérapant, mesurer au moins 480 millimètres de longueur, 115 millimètres de largeur et 25 millimètres d'épaisseur;

.4 être placées à égale distance les unes des autres à intervalles de 300 millimètres au moins et de 380 millimètres au plus et être fixées de manière à être maintenues à l'horizontale.

7.3 The side ropes of the ladder shall consist of two uncovered manila ropes not less than 65 mm in circumference on each side. Each rope shall be continuous with no joints below the top step. Other materials may be used provided the dimensions, breaking strain, weathering, stretching and gripping properties are at least equivalent to those of manila rope. All rope ends shall be secured to prevent unravelling.

SECTION VII – OTHER LIFE-SAVING APPLIANCES

Regulation 49

Line-throwing appliances

1 Every line-throwing appliance shall:

.1 be capable of throwing a line with reasonable accuracy;

.2 include not less than four projectiles each capable of carrying the line at least 230 m in calm weather;

.3 include not less than four lines each having a breaking strength of not less than 2 kN;

.4 have brief instructions or diagrams clearly illustrating the use of the line-throwing appliance.

2 The rocket, in the case of a pistol fired rocket, or the assembly, in the case of an integral rocket and line, shall be contained in a water-resistant casing. In addition, in the case of a pistol-fired rocket, the line and rockets together with the means of ignition shall be stowed in a container which provides protection from the weather.

Regulation 50

General emergency alarm system

The general emergency alarm system shall be capable of sounding the general emergency alarm signal consisting of seven or more short blasts followed by one long blast on the ship's whistle or siren and additionally on an electrically operated bell or klaxon or other equivalent warning system, which shall be powered from the ship's main supply and the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate. The system shall be capable of operation from the navigating bridge and, except for the ship's whistle, also from other

7.3 Les cordages latéraux de l'échelle doivent être constitués par deux cordages en manille nus de chaque côté, ayant une circonférence de 65 millimètres au moins. Chaque cordage doit être d'une seule longueur, sans joints au-dessous du barreau supérieur. D'autres matériaux peuvent être utilisés à condition que leurs dimensions, leur résistance à la rupture, aux intempéries et à l'allongement et la manière dont ils adhèrent à la main équivalent au moins à celles du cordage en manille. Toutes les extrémités des cordages doivent être arrêtées afin d'éviter qu'elles ne s'effilochent.

SECTION VII – AUTRES ENGINS DE SAUVETAGE

Règle 49

Appareils lance-amarre

1 Tout appareil lance-amarre doit:

.1 pouvoir lancer une ligne avec une précision suffisante;

.2 comprendre au moins quatre fusées pouvant chacune porter la ligne à une distance qui soit au moins égale à 230 mètres par temps calme;

.3 comprendre au moins quatre lignes ayant chacune une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 2 kilonewtons;

.4 avoir un mode d'emploi ou des diagrammes brefs illustrant clairement l'utilisation de l'appareil lance-amarre.

2 La fusée, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, ou l'ensemble, dans le cas d'une fusée et d'une ligne constituant un tout, doit être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau. En outre, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, la ligne et les fusées ainsi que le dispositif d'allumage doivent être rangés dans une boîte qui assure une protection contre les intempéries.

Règle 50

Système d'alarme générale en cas de situation critique

Le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir donner le signal d'alarme générale, consistant en sept coups brefs ou davantage, suivis d'un coup long, au moyen du sifflet ou de la sirène du navire et également d'une cloche ou d'un klaxon fonctionnant à l'électricité ou au moyen d'un autre système avertisseur équivalent, qui doit être alimenté par la source principale d'énergie électrique du navire et par la source d'énergie électrique de secours prescrite, selon le cas, à la règle II-1/42 ou à la règle II-I/43. Le système doit pouvoir être

strategic points. The system shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces.

SECTION VIII – MISCELLANEOUS

Regulation 51

Training manual

The training manual, which may comprise several volumes, shall contain instructions and information, in easily understood terms illustrated wherever possible, on the life-saving appliances provided in the ship and on the best methods of survival. Any part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual. The following shall be explained in detail:

.1 donning of lifejackets and immersion suits, as appropriate;

.2 muster at the assigned stations;
.3 boarding, launching, and clearing the survival craft and rescue boats;
.4 method of launching from within the survival craft;

.5 release from launching appliances;
.6 methods and use of devices for protection in launching areas, where appropriate;
.7 illumination in launching areas;
.8 use of all survival equipment;
.9 use of all detection equipment;
.10 with the assistance of illustrations, the use of radio life-saving appliances;
.11 use of drogues;
.12 use of engine and accessories;
.13 recovery of survival craft and rescue boats including stowage and securing;
.14 hazards of exposure and the need for warm clothing;

.15 best use of the survival craft facilities in order to survive;

.16 methods of retrieval, including the use of helicopter rescue gear (slings, baskets, stretchers), breeches-buoy and shore life-saving apparatus and ship's line-throwing apparatus;

déclenché à partir de la passerelle de navigation et, à l'exception du sifflet du navire, depuis d'autres points stratégiques. Les signaux doivent pouvoir être entendus dans tous les locaux d'habitation et dans tous les espaces où les membres de l'équipage travaillent habituellement.

SECTION VIII - DIVERS

Règle 51

Manuel de formation

Le manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audio-visuel utilisé à la place du manuel. Le manuel doit contenir des renseignements détaillés sur les points suivants:

.1 manière d'endosser les brassières de sauvetage et les combinaisons d'immersion, selon le cas;

.2 rassemblement aux postes assignés;

.3 embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours, mise à l'eau et dégagement du bord du navire;

.4 méthode de mise à l'eau depuis l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage;

.5 dégagement des dispositifs de mise à l'eau;

.6 modes d'emploi et utilisation des dispositifs de protection dans les zones de mise à l'eau, le cas échéant;

.7 éclairage dans les zones de mise à l'eau;

.8 emploi de tous les dispositifs de survie;

.9 emploi de tous les dispositifs de détection;

.10 démonstration illustrée de l'emploi des dispositifs de sauvetage radioélectriques;

.11 emploi des ancres flottantes;

.12 emploi des moteurs et des accessoires;

.13 récupération des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours, y compris l'arrimage et l'assujettissement;

.14 risques que présente l'exposition aux intempéries et nécessité d'avoir des vêtements chauds;

.15 utilisation optimale des dispositifs à bord des embarcations ou radeaux de sauvetage afin d'assurer la survie;

.16 méthodes de récupération, notamment utilisation du matériel de sauvetage par hélicoptères (élingues, paniers, brancards), des bouées culottes et des appareils de survie à terre ainsi que de l'appareil lance-amarre du navire;

.17 all other functions contained in the muster list and emergency instructions;
.18 instructions for emergency repair of the life-saving appliances.

Regulation 52

Instructions for on-board maintenance

Instructions for on-board maintenance of life-saving appliances shall be easily understood, illustrated wherever possible, and, as appropriate, shall include the following for each appliance:

.1 a checklist for use when carrying out the inspections required by regulation 19.7;
.2 maintenance and repair instructions;
.3 schedule of periodic maintenance;
.4 diagram of lubrication points with the recommended lubricants;

.5 list of replaceable parts;
.6 list of sources of spare parts;
.7 log for records of inspections and maintenance.

Regulation 53

Muster list and emergency instructions

1 The muster list shall specify details of the general emergency alarm signal prescribed by regulation 50 and also action to be taken by crew and passengers when this alarm is sounded. The muster list shall also specify how the order to abandon ship will be given.

2 The muster list shall show the duties assigned to the different members of the crew including:
.1 closing of the watertight doors, fire doors, valves, scuppers, sidescuttles, skylights, portholes and other similar openings in the ship;

.2 equipping of the survival craft and other life-saving appliances;

.3 preparation and launching of survival craft;

.4 general preparations of other life-saving appliances;
.5 muster of passengers;
.6 use of communication equipment;
.7 manning of fire parties assigned to deal with fires;

.17 toutes autres fonctions énumérées dans le rôle d'appel et dans les consignes en cas de situation critique;
.18 des instructions pour les réparations d'urgence des engins de sauvetage.

Règle 52

Consignes pour l'entretien à bord

Les consignes pour l'entretien des engins de sauvetage à bord doivent être faciles à comprendre, comporter des illustrations chaque fois que cela est possible et comprendre, selon le cas, les renseignements suivants pour chaque type d'engin:
.1 une liste de contrôle à utiliser pour les inspections prescrites à la règle 19.7;
.2 des instructions relatives à l'entretien et aux réparations;
.3 un programme d'entretien périodique;
.4 un diagramme des points de graissage et l'indication des lubrifiants recommandés;
.5 une liste des pièces susceptibles d'être remplacées;
.6 une liste des provenances de pièces de rechange;
.7 un registre des données relatives aux inspections et à l'entretien.

Règle 53

Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique

1 Le rôle d'appel doit fournir des précisions concernant le signal d'alarme générale en cas de situation critique prescrit à la règle 50 ainsi que les mesures que l'équipage et les passagers doivent prendre lorsque cette alarme est déclenchée. Le rôle d'appel doit également préciser de quelle façon l'ordre d'abandonner le navire sera donné.

2 Le rôle d'appel doit indiquer les fonctions assignées aux différents membres de l'équipage en ce qui concerne notamment:
.1 la fermeture des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des sectionnements, des dalots, des hublots, des claires-voies, des sabords et autres ouvertures analogues à bord du navire;
.2 l'armement des embarcations, radeaux et autres engins de sauvetage;
.3 la préparation et la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage;
.4 la préparation générale des autres engins de sauvetage;
.5 le rassemblement des passagers;
.6 l'emploi du matériel de radiocommunications;
.7 les effectifs des équipes d'incendie chargées de lutter contre les incendies;

.8 special duties assigned in respect of the use of fire-fighting equipment and installations.

3 The muster list shall specify which officers are assigned to ensure that lifesaving and fire appliances are maintained – in good condition and are ready for immediate use.

4 The muster list shall specify substitutes for key persons who may become disabled, taking into account that different emergencies may call for different actions.

5 The muster list shall show the duties assigned to members of the crew in relation to passengers in case of emergency. These duties shall include:

.1 warning the passengers;

.2 seeing that they are suitably clad and have donned their lifejackets correctly;

.3 assembling passengers at muster stations;

.4 keeping order in the passageways and on the stairways and generally controlling the movements of the passengers;

.5 ensuring that a supply of blankets is taken to the survival craft.

6 The muster list shall be prepared before the ship proceeds to sea. After the muster list has been prepared, if any change takes place in the crew which necessitates an alteration in the muster list, the master shall either revise the list or prepare a new list.

7 The format of the muster list used on passenger ships shall be approved."

PART 4

CHAPTER IV

RADIOTELEGRAPHY AND RADIOTELEPHONY

Regulation 2

Terms and definitions

The following new sub-paragraph is added:

"(i) "Emergency position-indicating radio beacon" means a station in the mobile service the emissions of which are intended to facilitate search and rescue operations."

The following new regulations are added:

.8 les tâches spéciales concernant l'utilisation du matériel et des installations de lutte contre l'incendie.

3 Le rôle d'appel doit indiquer quels sont les officiers auxquels incombe la responsabilité de veiller à ce que les engins de sauvetage et dispositifs de lutte contre l'incendie soient maintenus en bon état de fonctionnement et puissent être employés immédiatement.

4 Le rôle d'appel doit prévoir des remplaçants pour les personnes occupant des postes clés qui peuvent être frappées d'incapacité, étant entendu que des situations différentes peuvent exiger des mesures différentes.

5 Le rôle d'appel doit indiquer les tâches assignées aux membres de l'équipage à l'égard des passagers en cas de situation critique. Les membres de l'équipage doivent notamment:

.1 avertir les passagers;

.2 vérifier qu'ils portent des vêtements appropriés et qu'ils ont endossé leurs brassières de sauvetage correctement;

.3 réunir les passagers aux postes de rassemblement;

.4 maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et d'une manière générale surveiller les mouvements des passagers;

.5 veiller à ce que les embarcations et radeaux de sauvetage soient approvisionnés en couvertures.

6 Le rôle d'appel doit être établi avant l'appareillage du navire. Si, après l'établissement du rôle d'appel, la composition de l'équipage subit des modifications qui appellent des changements du rôle d'appel, le capitaine doit le réviser ou en établir un nouveau.

7 La présentation du rôle d'appel utilisé à bord des navires à passagers doit être approuvée.

PARTIE 4

CHAPITRE IV

RADIOTELEGRAPHIE ET RADIOTELEPHONIE

Règle 2

Termes et définitions

Le nouveau paragraphe suivant est ajouté:

«i) «Radiobalise de localisation des sinistres» désigne une station du service mobile, dont les émissions sont destinées à faciliter les opérations de recherche et de sauvetage.»

Les nouvelles règles suivantes sont ajoutées:

"Regulation 14-1

Survival craft emergency position-indicating radio beacons

(a) Survival craft emergency position-indicating radio beacons required by regulation III/6.2.3 to be carried in survival craft shall provide transmissions to enable aircraft to locate the survival craft and may also provide transmissions for alerting purposes.

(b) Survival craft emergency position-indicating radio beacons shall, at least, be capable of transmitting alternately or simultaneously signals complying with the relevant standards and recommended practices of the International Civil Aviation Organization (ICAO) on the frequencies 121.5 MHz and 243.0 MHz.

(c) Survival craft emergency position-indicating radio beacons shall:

(i) be of a highly visible colour, so designed that they can be used by an unskilled person and so constructed that they may be easily tested and maintained. Batteries shall not require replacement at intervals of less than 12 months, taking into account testing arrangements;

(ii) be watertight, capable of floating and being dropped into the water without damage from a height of at least 20 m;

(iii) be capable only of manual activation and de-activation;

(iv) be portable, lightweight, and compact;

(v) be provided with an indication that signals are being emitted;

(vi) derive their energy supply from a battery forming an integral part of the device and having sufficient capacity to operate the apparatus for a period of 48 h. The transmission may be intermittent. Determination of the duty cycle should take into account the probability of homing being properly carried out, the need to avoid congestion on the frequencies and the need to comply with the requirements of the International Civil Aviation Organization (ICAO); and

(vii) be tested and, if necessary, have their source of energy replaced at intervals not exceeding 12 months.

Regulation 14-2

Periodic inspection and testing of emergency position-indicating radio beacons

Emergency position-indicating radio beacons provided in accordance with regulation III/6.2.3 shall at intervals not exceeding 12 months be

«Règle 14–1

Radiobalises de localisation des sinistres pour embarcations et radeaux de sauvetage

a) Les radiobalises de localisation des sinistres pour embarcations et radeaux de sauvetage exigées à bord des embarcations et radeaux de sauvetage par la règle III/6.2.3 doivent émettre des signaux qui permettent aux aéronefs de repérer les embarcations et les radeaux de sauvetage; elles peuvent également émettre des signaux aux fins de l'alerte.

b) Les radiobalises de localisation des sinistres pour embarcations et radeaux de sauvetage doivent pouvoir au moins émettre alternativement ou simultanément des signaux conformes aux normes et aux pratiques recommandées pertinentes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les fréquences 121,5 MHz et 243,0 MHz.

c) Les radiobalises de localisation des sinistres pour embarcations et radeaux de sauvetage doivent:

i) être d'une couleur très visible, être conçues de façon à pouvoir être utilisées par une personne inexpérimentée et être construites de façon à faciliter les essais et l'entretien. Les piles ne doivent pas nécessiter d'être remplacées à intervalles de moins de 12 mois, compte tenu des dispositions en matière d'essais;

ii) être étanches à l'eau et capables de flotter et de pouvoir être jetées à l'eau depuis une hauteur de 20 mètres au moins sans être endommagées;

iii) ne pouvoir être déclenchées et arrêtées que manuellement;

iv) être portatives, légères et compactes;

v) pouvoir indiquer que l'émission du signal est en cours.

vi) être alimentées en énergie par une pile faisant partie intégrante de la balise et ayant une capacité suffisante pour assurer le fonctionnement de l'appareil pendant une période de 48 heures. L'émission peut être intermittente. On devrait déterminer le coefficient d'utilisation en tenant compte de la probabilité de succès du radioralliement ainsi que de la nécessité d'éviter l'encombrement des fréquences et de satisfaire aux prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); ou

vii) être mises à l'essai; si nécessaire, leur source d'énergie devrait être remplacée à des intervalles ne dépassant pas 12 mois.

Règle 14–2

Inspection et mise à l'essai des radiobalises de localisation des sinistres

Les radiobalises de localisation des sinistres prévues conformément aux dispositions de la règle III/6.2.3 doivent, à des intervalles ne

inspected, tested and, if necessary, have their source of energy replaced. However, in cases where it appears proper and reasonable, the Administration may extend this period to 17 months.

Regulation 14-3

Two-way radiotelephone apparatus for survival craft

(a) The apparatus required by regulation III/6.2.4 shall be so designed that it can be used in an emergency by an unskilled person.

(b) The apparatus shall be portable and capable of being used for on-board communications.

(c) The apparatus shall conform to the requirements laid down in the relevant Radio Regulations for equipment used in the maritime mobile service for onboard communications and shall be capable of operation on those channels specified by the Radio Regulations and as required by the Administration. If the apparatus is operating in the VHF band, precautions shall be taken to prevent the inadvertent selection of VHF channel 16 on equipment capable of being operated on that frequency.

(d) The apparatus shall be operated from a battery of adequate capacity to ensure 4 h operation with a duty cycle of 1 : 9.

(e) While at sea, the equipment shall be maintained in satisfactory condition, and, whenever necessary, the battery shall be brought to the fully charged condition or replaced."

PART 5

CHAPTER VII

CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

The existing text of chapter VII is replaced by the following:

PART A – CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS IN PACKAGED FORM OR IN SOLID FORM IN BULK

Regulation I

Application

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to dangerous goods, classified under regulation 2 which are carried in packaged form

dépassant pas 12 mois, faire l'objet d'une inspection et d'une mise à l'essai; en outre, si cela se révèle nécessaire, il faut remplacer la source d'énergie qui les alimente. Toutefois, lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut autoriser un intervalle de 17 mois.

Règle 14-3

Emetteurs-récepteurs radiotéléphoniques pour embarcations et radeaux de sauvetage

a) L'appareil prescrit à la règle III/6.2.4 doit être conçu de façon à pouvoir être utilisé en cas de situation critique par une personne inexpérimentée.

b) L'appareil doit être portatif et pouvoir être utilisé pour les communications à bord.

c) L'appareil doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes pertinents du Règlement des radiocommunications applicables au matériel utilisé dans le service mobile maritime pour les communications de bord et doit pouvoir fonctionner sur les voies spécifiées dans ledit règlement et dans les conditions requises par l'Administration. Si l'appareil est exploité dans la bande des ondes métriques, des précautions doivent être prises pour empêcher que la voie 16 en ondes métriques ne soit sélectionnée par inadvertance sur les appareils pouvant être exploités sur cette fréquence.

d) L'appareil doit être alimenté par une pile d'une capacité suffisante pour en assurer le fonctionnement pendant quatre heures avec un coefficient d'utilisation de 1:9.

e) Lorsque le navire est à la mer, l'appareil doit être maintenu dans un état satisfaisant et, chaque fois que cela est nécessaire, la pile doit être amenée à pleine charge ou remplacée.»

PARTIE 5

CHAPITRE VII

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le texte actuel du chapitre VII est remplacé par le suivant:

PARTIE A - TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES EN COLIS OU SOUS FORME SOLIDE EN VRAC

Règle 1

Application

1 Sauf disposition expresse contraire, la présente partie s'applique aux marchandises dangereuses dont la classification figure à la règle 2

or in solid form in bulk (hereinafter referred to as "dangerous goods"), in all ships to which the present regulations apply and in cargo ships of less than 500 tons gross tonnage.

2 The provisions of this part do not apply to ships' stores and equipment.

3 The carriage of dangerous goods is prohibited except in accordance with the provisions of this part.

4 To supplement the provisions of this part, each Contracting Government shall issue, or cause to be issued, detailed instructions on safe packaging and stowage of dangerous goods which shall include the precautions necessary in relation to other cargo.[1])

---

[1]) Reference is made to the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) adopted by the Organization by resolution A.81(IV), and to the relevant sections and the related parts of Appendix B of the Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (BC Code) adopted by the Organization by resolution A.434(XI), as have been or may be amended by the Maritime Safety Committee.

Regulation 2

Classification

Dangerous goods shall be divided into the following classes:
Class 1 – Explosives
Class 2 – Gases: compressed, liquefied or dissolved under pressure
Class 3 – Flammable[1]) liquids
Class 4.1 – Flammable[1]) solids
Class 4.2 – Substances liable to spontaneous combustion
Class 4.3 – Substances which, in contact with water, emit flammable gases
Class 5.1 – Oxidizing substances
Class 5.2 – Organic peroxides
Class 6.1 – Poisonous (toxic) substances
Class 6.2 – Infectious substances
Class 7 – Radioactive materials
Class 8 – Corrosives
Class 9 – Miscellaneous dangerous substances, that is any other substance which experience has shown, or may show, to be of such a dangerous character that the provisions of this part shall apply to it.

---

[1]) "Flammable" has the same meaning as "inflammable".

et qui sont transportées en colis ou sous forme solide en vrac à bord de tous les navires soumis à l'application des présentes règles et à bord des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Ces marchandises sont ci-après dénommées «marchandises dangereuses».

2 Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

3 Le transport des marchandises dangereuses est interdit à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente partie.

4 Pour compléter les dispositions de la présente partie, chaque Gouvernement contractant doit publier ou faire publier des instructions détaillées fixant les conditions d'emballage et d'arrimage des marchandises dangereuses et notamment les précautions requises lors de leur entreposage avec d'autres marchandises.[1])

---

[1]) Il convient de se reporter au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) adopté par l'Organisation par la résolution A.81(IV) ainsi qu'aux sections pertinentes et aux parties correspondantes de l'appendice B du Recueil de regles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC) adopté par l'Organisation par la résolution A.434(XI), tels qu'ils ont été ou pourront être modifiés par le Comité de la sécurité maritime.

Règle 2

Classification

Les marchandises dangereuses se répartissent dans les classes suivantes:

Classe 1 – Matières et objets explosifs
Classe 2 – Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
Classe 3 – Matières liquides inflammables.
Classe 4.1 – Matières solides inflammables
Classe 4.2 – Matières sujettes à combustion spontanée
Classe 4.3 – Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
Classe 5.1 – Matières comburantes
Classe 5.2 – Peroxydes organiques
Classe 6.1 – Matières toxiques
Classe 6.2 – Matières infectieuses
Classe 7 – Matières radioactives
Classe 8 – Matières corrosives
Classe 9 – Matières dangereuses diverses, c'est-à-dire toutes autres matières dont l'expérience a montré, ou pourra montrer, qu'elles présentent un caractère dangereux tel que les dispositions de la présente partie doivent leur être appliquées.

Regulation 3

Packaging

1 The packaging of dangerous goods shall be:
.1 well made and in good condition;
.2 of such a character that any interior surface with which the contents may come in contact is not dangerously affected by the substance being conveyed; and
.3 capable of withstanding the ordinary risks of handling and carriage by sea.

2 Where the use of absorbent or cushioning material is customary in the packaging of liquids in receptacles, that material shall be:
.1 capable of minimizing the dangers to which the liquid may give rise;
.2 so disposed as to prevent movement and ensure that the receptacle remains surrounded; and
.3 where reasonably possible, of sufficient quantity to absorb the liquid in the event of breakage of the receptacle.

3 Receptacles containing dangerous liquids shall have an ullage at the filling temperature sufficient to allow for the highest temperature during the course of normal carriage.

4 Cylinders or receptacles for gases under pressure shall be adequately constructed, tested, maintained and correctly filled.

5 Empty uncleaned receptacles which have been used previously for the carriage of dangerous goods shall be subject to the provisions of this part for filled receptacles, unless adequate measures have been taken to nullify any hazard.

Regulation 4

Marking, labelling and placarding

1 Packages containing dangerous goods shall be durably marked with the correct technical name; trade names alone shall not be used.

2 Packages containing dangerous goods shall be provided with distinctive labels or stencils of the labels, or placards, as appropriate, so as to make clear the dangerous properties of the goods contained therein.

Règle 3

Emballage

1 L'emballage des marchandises dangereuses doit:
.1 être bien fait et en bon état;
.2 être conçu de manière que les parois intérieures avec lesquelles le contenu risque d'entrer en contact ne puissent être dangereusement attaquées par celui-ci; et
.3 être capable de supporter les risques normaux de la manutention et du transport maritime.

2 Quand il est fait usage, pour l'emballage de liquides en récipients, d'un matériau absorbant ou de calage, ce matériau doit:
.1 réduire les risques présentés par lesdits liquides;

.2 être dispose de manière à éviter tout mouvement et à entourer complètement le récipient;
.3 être en quantité suffisante pour absorber le liquide en cas de bris du récipient, autant que faire se peut.

3 Les récipients contenant des liquides dangereux doivent avoir une marge de remplissage suffisante à la température de chargement pour tenir compte de la plus haute température pouvant être atteinte au cours d'un transport normal.

4 Les bouteilles ou récipients pour gaz sous pression doivent répondre à des normes de construction adaptées, être convenablement mis à l'épreuve et entretenus et être correctement remplis.

5 Les récipients vides non nettoyés ayant servi au transport de marchandises dangereuses sont soumis aux dispositions de la présente partie applicables aux récipients remplis, à moins que des mesures adéquates n'aient été prises pour éliminer tout risque.

Règle 4

Marquage, étiquetage et apposition d'étiquettes-placards

1 Les colis contenant des marchandises dangereuses doivent porter une marque durable définissant ces marchandises par leur appellation technique exacte; les appellations commerciales seules ne sont pas admises.

2 Les colis contenant des marchandises dangereuses doivent porter des étiquettes, marques au pochoir ou étiquettes-placards distinctives, selon le cas, pour indiquer clairement les propriétés dangereuses des marchandises.

3 The method of marking the correct technical name and of affixing labels or applying stencils of labels, or of affixing placards on packages containing dangerous goods, shall be such that this information will still be identifiable on packages surviving at least three months' immersion in the sea. In considering suitable marking, labelling and placarding methods, account shall be taken of the durability of the materials used and of the surface of the package.

4 Packages containing dangerous goods shall be so marked and labelled except that:

.1 packages containing dangerous goods of a low degree of hazard or packed in limited quantities[1]); or

.2 when special circumstances permit, packages that are stowed and handled in units that are identified by labels or placards[1]);

may be exempted from labelling requirements.

---

[1]) Reference is made to the specific exemptions provided for in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDC Code).

Regulation 5

Documents

1 In all documents relating to the carriage of dangerous goods by sea where the goods are named, the correct technical name of the goods shall be used (trade names alone shall not be used) and the correct description given in accordance with the classification set out in regulation 2.

2 The shipping documents prepared by the shipper shall include, or be accompanied by, a signed certificate or declaration that the shipment offered for carriage is properly packaged and marked, labelled or placarded, as appropriate, and in proper condition for carriage.

3 Each ship carrying dangerous goods shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in regulation 2, the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board may be used in place of such special list or manifest.

3 Le procédé de marquage de l'appellation technique exacte et le procédé d'étiquetage ou d'utilisation de marques au pochoir ou d'apposition d'étiquettes-placards sur les colis contenant des marchandises dangereuses doivent être tels que l'on puisse encore identifier les renseignements donnés par ces marques lorsque les colis ont survécu à un séjour d'au moins trois mois dans l'eau de mer. Lorsque l'on examine les procédés de marquage, d'étiquetage et d'apposition d'étiquettes-placards qui pourraient convenir, on doit tenir compte de la durabilité des matériaux utilisés et de la nature de la surface extérieure du colis.

4 Les colis contenant des marchandises dangereuses doivent porter des marques ou étiquettes; toutefois,

.1 les colis contenant des marchandises dangereuses présentant un faible degré de risque ou emballés en quantités limitées[1]); ou

.2 lorsque des circonstances particulières l'autorisent, les colis entreposés et manutentionnés dans des unités identifiées par des étiquettes ou étiquettes-placards[1])

peuvent être exemptés des prescriptions en matière d'étiquetage.

---

[1]) Il convient de se reporter aux exemptions particulières prévues dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

Règle 5

Documents

1 On doit utiliser l'appellation technique exacte des marchandises dans tous les documents relatifs au transport par mer des marchandises dangereuses et se référer à la classification de la règle 2 (l'appellation commerciale seule n'est pas admise).

2 Les connaissements établis par le chargeur doivent comprendre ou être accompagnés d'un certificat ou d'une déclaration signée attestant que la marchandise à transporter est correctement emballée et, selon le cas, marquée, étiquetée ou munie d'une étiquette-placard et qu'elle répond aux conditions exigées pour le transport.

3 Tout navire qui transporte des marchandises dangereuses doit posséder une liste ou un manifeste spécial énumérant, conformément à la classification de la règle 2, les marchandises dangereuses embarquées et indiquant leur lieu d'arrimage à bord. Au lieu de cette liste ou de ce manifeste, on peut utiliser un plan de chargement détaillé indiquant par classe l'emplacement de toutes les marchandises dangereuses à bord.

Regulation 6

Stowage requirements

1 Dangerous goods shall be stowed safely and appropriately in accordance with the nature of the goods. Incompatible goods shall be segregated from one another.

2 Explosives (except ammunition) which present a serious risk shall be stowed in a magazine which shall be kept securely closed while at sea. Such explosives shall be segregated from detonators. Electrical apparatus and cables in any compartment in which explosives are carried shall be so designed and used as to minimize the risk of fire or explosion.

3 Dangerous goods in packaged form which give off dangerous vapours shall be stowed in a mechanically ventilated space or on deck. Dangerous goods in solid form in bulk which give off dangerous vapours shall be stowed in a well ventilated space.

4 In ships carrying flammable liquids or gases, special precautions shall be taken where necessary against fire or explosion.

5 Substances which are liable to spontaneous heating or combustion shall not be carried unless adequate precautions have been taken to minimize the likelihood of the outbreak of fire.

Regulation 7

Explosives in passenger ships

1 In passenger ships the following explosives only may be carried:

.1 safety cartridges and safety fuses;
.2 small quantities of explosives not exceeding 10 kg total net mass;

.3 distress signals for use in ships or aircraft, if the total mass of such signals does not exceed 1,000 kg;
.4 except in ships carrying unberthed passengers, fireworks which are unlikely to explode violently.

2 Notwithstanding the provisions of paragraph 1, additional quantities or types of explosives may be carried in passenger ships in which special safety measures approved by the Administration are taken.

Règle 6

Conditions d'arrimage

1 Les marchandises dangereuses doivent être arrimées de manière appropriée et sûre en tenant compte de leur nature. Les marchandises incompatibles doivent être séparées les unes des autres.

2 Les explosifs (à l'exception des munitions) présentant un risque grave doivent être arrimés dans des soutes qui doivent être tenues parfaitement fermées et verrouillées pendant la traversée. Ces explosifs doivent être séparés des détonateurs. Les appareils électriques et les câbles de tout compartiment dans lequel sont transportés des explosifs doivent être conçus et utilisés de manière à réduire les risques d'incendie ou d'explosion.

3 Les marchandises dangereuses en colis qui dégagent des vapeurs dangereuses doivent être placées dans un local ventilé mécaniquement ou sur le pont. Les marchandises dangereuses sous forme solide en vrac qui dégagent des vapeurs dangereuses doivent être placées dans un local bien ventilé.

4 A bord des navires transportant des liquides ou des gaz inflammables, des précautions spéciales doivent être prises si nécessaire contre l'incendie ou l'explosion.

5 Les matières susceptibles de s'échauffer ou de s'enflammer spontanément ne doivent être transportées que si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour minimiser la probabilité d'un incendie.

Règle 7

Explosifs transportés à bord des navires à passagers

1 Seuls les explosifs désignés ci-après peuvent être transportés à bord des navires à passagers:

.1 cartouches et mèches de sécurité;

.2 petites quantités d'explosifs dont la masse nette n'excède pas 10 kilogrammes au total;

.3 signaux de détresse pour navires ou aéronefs dont la masse totale n'excède pas 1000 kilogrammes;

.4 artifices peu susceptibles d'exploser violemment (sauf à bord des navires transportant des passagers de pont).

2 Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, des quantités plus grandes ou des types différents d'explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées par l'Administration.

PART B – CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING DANGEROUS LIQUID CHEMICALS IN BULK

Regulation 8

Definitions

For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

1. "International Bulk Chemical Code" means the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.4(48), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 "Chemical tanker" means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquid product listed in chapter 17 of the International Bulk Chemical Code.

3 For the purpose of regulation 9, "ship constructed" means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4 "At a similar stage of construction" means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

Regulation 9

Application to chemical tankers

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to chemical tankers constructed on or after 1 July 1986 including those of less than 500 tons gross tonnage. Such tankers shall comply with the requirements of this part in addition to any other applicable requirements of the present regulations.

PARTIE B – CONSTRUCTION ET EQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES PRODUITS CHIMIQUES LIQUIDES DANGEREUX EN VRAC

Règle 8

Definitions

Pour l'application de la présente partie, sauf disposition expresse contraire:

1 «Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques» désigne le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.4(48), tel qu'il pourra être amendé par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.

2 Un «navire-citerne pour produits chimiques» est un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des produits liquides énumérés au chapitre 17 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques.

3 Aux fins de la règle 9, «navire construit» désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

4 L'expression «dont la construction se trouve à un stade équivalent» désigne le stade auquel:

.1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et

.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 p.100 de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

Règle 9

Application aux navires-citernes pour produits chimiques

1 Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente partie s'appliquent aux navires-citernes pour produits chimiques construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, y compris à ceux dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux. Ces navires-citernes doivent satisfaire aux prescriptions de la présente partie, ainsi qu'à toutes les autres prescriptions applicables des présentes règles.

2 Any chemical tanker, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. Such a ship, if constructed before 1 July 1986, shall, as a rule, comply with the requirements for a ship constructed on or after that date to at least the same extent as before undergoing such repairs, alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a ship constructed on or after 1 July 1986 in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

3 A ship, irrespective of the date of construction, which is converted to a chemical tanker shall be treated as a chemical tanker constructed on the date on which such conversion commenced.

Regulation 10

Requirements for chemical tankers

1 A chemical tanker shall comply with the requirements of the International Bulk Chemical Code and shall, in addition to the requirements of regulations I/8, I/9, and I/10, as applicable, be surveyed and certified as provided for in that Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2 A chemical tanker holding a certificate issued pursuant to the provisions of paragraph 1 shall be subject to the control established in regulation I/19. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under Regulation I/12 or I/13.

PART C - CONSTRUCTION AND EQUIPMENT OF SHIPS CARRYING LIQUEFIED GASES IN BULK

Regulation 1 I

Definitions

For the purpose of this part, unless expressly provided otherwise:

1 "International Gas Carrier Code" means the International Code for

2 Tout navire-citerne pour produits chimiques, quelle que soit sa date de construction, sur lequel sont effectuées des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. S'il a été construit avant le 1er juillet 1986, ce navire doit, en règle générale, satisfaire aux prescriptions applicables à un navire construit à cette date ou après cette date, au moins dans la même mesure où il y satisfaisait avant que les réparations, les modifications, les transformations ou les aménagements n'aient été effectués. Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent, doivent satisfaire aux prescriptions applicables à un navire construit le 1er juillet 1986 ou après cette date, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

3 Un navire, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire-citerne pour produits chimiques, doit être considéré comme étant un navire-citerne pour produits chimiques construit à la date à laquelle une telle transformation a été entreprise.

Règle 10

Prescriptions applicables aux navires-citernes pour produits chimiques

1 Un navire-citerne pour produits chimiques doit satisfaire aux prescriptions du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques et doit, en plus de satisfaire également aux prescriptions applicables des règles I/8, I/9 et I/10, faire l'objet d'une visite et d'un certificat dans les conditions prévues dans ce recueil. Aux fins de la présente règle, les prescriptions du Recueil doivent être considérées comme étant obligatoires.

2 Un navire-citerne pour produits chimiques qui détient un certificat délivré en vertu des dispositions du paragraphe 1 doit être soumis au contrôle prévu par la règle I/19. A cette fin, un tel certificat doit être considéré comme un certificat délivré conformément à la règle I/12 ou à la règle I/13.

PARTIE C – CONSTRUCTION ET EQUIPEMENT DES NAVIRES TRANSPORTANT DES GAZ LIQUEFIES EN VRAC

Règle 11

Définitions

Pour l'application de la présente partie, sauf disposition expresse contraire:

1 «Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz» désigne

the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.5(48), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 "Gas carrier" means a cargo ship constructed or adapted and used for the carriage in bulk of any liquefied gas or other product listed in chapter 19 of the International Gas Carrier Code.

3 For the purpose of regulation 12, "ship constructed" means a ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4 "At a similar stage of construction" means the stage at which:

.1 construction identifiable with a specific ship begins; and

.2 assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is less.

Regulation 12

Application to gas carriers

1 Unless expressly provided otherwise, this part applies to gas carriers constructed on or after 1 July 1986 including those of less than 500 tons gross tonnage. Such gas carriers shall comply with the requirements of this part in addition to any other applicable requirements of the present regulations.

2 Any gas carrier, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the ship. Such a ship if constructed before 1 July 1986 shall, as a rule, comply with the requirements for a ship constructed on or after that date to at least the same extent as before undergoing such repairs, alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a ship constructed on or after 1 July 1986 in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.5(48), tel qu'il pourra être amendé par l'Organisation, à condition que ces amendements au Recueil de règles soient adoptés, mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre 1.

2 Un «transporteur de gaz» est un navire de charge construit ou adapté et utilisé pour transporter en vrac des gaz liquéfiés ou d'autres produits énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz.

3 Aux fins de la règle 12, «navire construit» désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

4 L'expression «dont la construction se trouve à un stade équivalent» désigne le stade auquel:

.1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et

.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 p.100 de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

Règle 12

Application aux transporteurs de gaz

1 Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente partie s'appliquent aux transporteurs de gaz construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, y compris à ceux dont la jauge brute est inférieure à 500 tonneaux. Ces transporteurs de gaz doivent satisfaire aux prescriptions de la présente partie ainsi qu'à toutes les autres prescriptions applicables des présentes règles.

2 Tout transporteur de gaz, quelle que soit sa date de construction, sur lequel sont effectuées des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables. S'il a été construit avant le 1er juillet 1986, ce navire doit, en règle générale, satisfaire aux prescriptions applicables à un navire construit à cette date ou après cette date, au moins dans la même mesure où il y satisfaisait avant que les réparations, les modifications, les transformations ou les aménagements n'aient été effectués. Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent, doivent satisfaire aux prescriptions applicables à un navire construit le 1er juillet 1986 ou après cette date, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

3 A ship, irrespective of the date of construction, which is converted to a gas carrier shall be treated as a gas carrier constructed on the date on which such conversion commenced.

Regulation 13

Requirements for gas carriers

1 A gas carrier shall comply with the requirements of the International Gas Carrier Code and shall, in addition to the requirements of regulations I/8, I/9 and I/10, as applicable, be surveyed and certified as provided for in that Code. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2 A gas carrier holding a certificate issued pursuant to the provisions of paragraph 1 shall be subject to the control established in regulation I/19. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

3 Un navire, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en transporteur de gaz doit être considéré comme étant un transporteur de gaz construit à la date à laquelle une telle transformation a été entreprise.

Règle 13

Prescriptions applicables aux transporteurs de gaz

1 Un transporteur de gaz doit satisfaire aux prescriptions du Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz et doit, en plus de satisfaire également aux prescriptions applicables des règles I/8, I/9 et I/10, faire l'objet d'une visite et d'un certificat dans les conditions prévues dans ce recueil. Aux fins de la présente règle, les prescriptions du Recueil doivent être considérées comme étant obligatoires.

2 Un transporteur de gaz qui détient un certificat délivré en vertu des dispositions du paragraphe 1 doit être soumis au contrôle prévu par la règle I/19. A cette fin, un tel certificat doit être considéré comme un certificat délivré conformément à la règle I/12 ou à la règle I/13.

De vertaling in het Nederlands van de wijzigingen luidt als volgt:

WIJZIGINGEN VAN 1983 VAN HET INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE BEVEILIGING VAN MENSENLEVENS OP ZEE, 1974

DEEL I

HOOFDSTUK II-1

CONSTRUCTIE - WATERDICHTE INDELING EN STABILITEIT - MACHINE-INSTALLATIES EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES

Hoofdstuk II-1 van het Verdrag wordt vervangen door de tekst van Hoofdstuk II-1 gehecht aan Resolutie MSC.1(XLV), verder gewijzigd als volgt:

Voorschrift 1

Toepassing

Paragraaf 1.1, derde regel, schrappen ,,1 september 1984'' en invoegen ,,1 juli 1986''.

Paragraaf 1.3.2, tweede regel, schrappen ,,1 september 1984'' en invoegen ,,1 juli 1986''.

Paragraaf 2 vervangen door:

,,Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, draagt de Administratie er zorg voor dat schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 voldoen aan de voorschriften die krachtens Hoofdstuk II-1 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd bij Resolutie MSC.1(XLV) van toepassing zijn.''.

Voetnoot schrappen.

Paragraaf 3, vijfde en elfde regel, schrappen ,,1 september 1984'' en invoegen ,,1 juli 1986''.

Paragraaf 5 schrappen en paragraaf 6 vernummeren in paragraaf 5.

Voorschrift 3

Omschrijvingen inzake Deel C, D en E

Paragraaf 18 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 19 als volgt wijzigen:

,,Een chemicaliëntankschip'' is een vrachtschip, gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar produkt dat staat vermeld in:

.1 hoofdstuk 17 van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.4(48),

hierna te noemen de „Internationale Code voor chemicaliën in bulk", zoals deze door de Organisatie kan worden gewijzigd; of

.2 hoofdstuk VI van de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, door de Algemene Vergadering van de Organisatie aangenomen bij resolutie A.212(VII), hierna te noemen de „Code voor chemicaliën in bulk", zoals deze door de Organisatie is of kan worden gewijzigd;

welke van beide van toepassing is.".

Paragraaf 20 als volgt wijzigen:

„Een gastankschip" is een vrachtschip gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar gemaakt gas of van andere produkten vermeld in:

.1 hoofdstuk 19 van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.5(48), hierna te noemen de „Internationale Code voor gastankschepen", zoals deze door de Organisatie kan worden gewijzigd; of

.2 hoofdstuk XIX van de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Algemene Vergadering van de Organisatie aangenomen bij resolutie A.328(IX), hierna te noemen de „Code voor gastankschepen", zoals deze door de Organisatie is of kan worden gewijzigd;

welke van beide van toepassing is.".

Voorschrift 4

Vulbare lengte bij passagiersschepen

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Voorschrift 5

Permeabiliteit bij passagiersschepen

Paragraaf 4.1 als volgt wijzigen:

„4.1 In het geval van een bijzondere waterdichte indeling, vereist in voorschrift 6.5, moet de gelijke gemiddelde permeabiliteit over de gehele lengte van het gedeelte vóór of achter het voortstuwingsgedeelte 95–35 b/v zijn, waarin:

b = inhoud van de ruimten gelegen vóór of achter het voortstuwingsgedeelte onder de indompelingsgrenslijn en boven de bovenkant van de vrangen, de top van de dubbele bodem of van de piektanks, naar gelang van de constructie en die bestemd zijn en gebruikt worden voor lading, steenkolen of brandstofolie, voorraden, bagage en post, ankerkettingen en zoetwater; en

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

Voorschrift 6

Toelaatbare lengte van afdelingen op passagiersschepen

Paragraaf 2.2 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

De kop van deel 5 vervangen door „Bijzondere standaard voor de waterdichte indeling van schepen die voldoen aan Voorschrift III/20.1.2.".

Nieuwe paragrafen 5.3 en 5.4 invoegen, als volgt:

„5.3 De bijzondere eisen betreffende permeabiliteit, gesteld in Voorschrift 5.4 dienen te worden gehanteerd bij de berekening van de krommen voor de vulbare lengte.

5.4 Wanneer de Administratie ervan overtuigd is dat, gezien de aard en de omstandigheden van de voorgenomen reizen, het voldoen aan de andere bepalingen van dit hoofdstuk en van hoofdstuk II-2 voldoende is, behoeft niet aan de eisen van deze paragraaf te worden beantwoord.".

Voorschrift 41

Elektrische hoofdkrachtbron en verlichtingsinstallaties

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Voorschrift 42

Elektrische noodkrachtbron op passagiersschepen

Subparagraaf 2.1.1 als volgt wijzigen:

„.1 bij elke appelplaats en elk inschepingsstation en buitenboord zoals vereist volgens de Voorschriften III/11.4 en III/15.7".

Een nieuwe subparagraaf 2.1.2 invoegen, als volgt:

„.2 in de gangen, bij de trappen en uitgangen die toegang geven tot de appelplaatsen en inschepingsstations, zoals vereist volgens Voorschrift III/11.5".

Vernummer de subparagrafen 2.1.2 tot en met 2.1.7 in 2.1.3 tot en met 2.1.8.

Paragraaf 2.3.4, tweede regel, schrappen „met de hand bediende brandmelders" en invoegen „met de hand te bedienen meldingspunten".

Voorschrift 43

Elektrische noodkrachtbron op vrachtschepen

Paragraaf 1.3 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 2.1 als volgt wijzigen:

,,2.1 Gedurende 3 uur aan de noodverlichting bij elke appelplaats en elk inschepingsstation en buitenboord, zoals vereist volgens de Voorschriften III/11.4 en III/15.7''.

Paragraaf 2.4.4, tweede regel, schrappen ,,met de hand bediende brandmelders'' en invoegen ,,met de hand te bedienen meldingspunten''.

Voorschrift 49

Bediening van de voortstuwingswerktuigen vanaf de brug

Paragraaf 3, zevende regel, schrappen ,,voortstuwingsruimte'' en invoegen ,,hoofdvoortstuwingsruimte''.

Schrappen ,,controlekamer'' en invoegen ,,hoofdcontrolekamer''.

Paragraaf 5, vierde regel, na ,,stuurdruk'' invoegen ,,van de schroef''.

Paragraaf 6.1 (niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 6.2 (niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

DEEL 2

HOOFDSTUK II-2

CONSTRUCTIE - BESCHERMING TEGEN, ALSMEDE OPSPOREN EN BLUSSEN VAN BRAND

Hoofdstuk II-2 van het Verdrag wordt vervangen door de tekst van hoofdstuk II-2 gehecht aan resolutie MSC.1(XLV), verder gewijzigd als volgt:

Voorschrift 1

Toepassing

Paragraaf 1.1, derde regel, schrappen ,,1 september 1984'' en invoegen ,,1 juli 1986''.

Paragraaf 1.3.2, tweede regel, schrappen ,,1 september 1984'' en invoegen ,,1 juli 1986''.

Paragraaf 2 vervangen door:

,,Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, draagt de Administratie er zorg voor dat schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 voldoen aan de voorschriften die krachtens hoofdstuk II-2 van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, als gewijzigd bij resolutie MSC.1(XLV) van toepassing zijn.''.

Paragraaf 3, vijfde en elfde regel, schrappen ,,1 september 1984'' en invoegen ,,1 juli 1986''.

Voetnoot schrappen.

Voorschrift 3

Omschrijving

Paragraaf 12 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 30 wijzigen in:

,,Chemicaliëntankschip: een tankschip dat is gebouwd of aangepast en wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar produkt van ontvlambare aard, dat staat vermeld in:

.1 hoofdstuk 17 van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.4(48), hierna te noemen de ,,Internationale Code voor chemicaliën in bulk'', zoals deze door de Organisatie kan worden gewijzigd; of

.2 hoofdstuk VI van de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, door de Algemene Vergadering van de Organisatie aangenomen bij resolutie A.212(VII), hierna te noemen de ,,Code voor chemicaliën in bulk'', zoals deze door de Organisatie is of kan worden gewijzigd;

welke van beide van toepassing is.''.

Paragraaf 31 wijzigen in:

,,Gastankschip: een tankschip gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar gemaakt gas of van andere produkten van ontvlambare aard, vermeld in:

.1 hoofdstuk 19 van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.5(48), hierna te noemen de Internationale Code voor gastankschepen, zoals deze door de Organisatie kan worden gewijzigd; of

.2 hoofdstuk XIX van de Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Algemene Vergadering van de Organisatie aangenomen bij resolutie A.328(IX), hierna te noemen de Code voor gastankschepen, zoals deze door de Organisatie is of kan worden gewijzigd;

welke van beide van toepassing is.''.

Voeg een nieuwe paragraaf toe, als volgt:

,,32 Ladinggedeelte: dat deel van het schip dat ladingtanks, sloptanks, en ladingpompkamers met inbegrip van pompkamers, kofferdammen, ballastruimten en lege ruimten die grenzen aan ladingtanks, alsmede dekgedeelten over de gehele lengte en breedte van het deel van het schip boven genoemde ruimten omvat.''

Voorschrift 4

Brandbluspompen, hoofdbrandblusleidingen, brandkranen en brandslangen

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 5

Vast aangebrachte brandblusinstallatie met verstikkend gas

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 6

Brandblustoestellen

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 7

Brandblusvoorzieningen in ruimten voor machines

Paragraaf 1.2, tweede regel, schrappen ,,schuimbrandblustoestel'' en invoegen ,,schuimbrandblusapparaat''.

Voorschrift 11

Bijzondere voorzieningen in ruimten voor machines

Paragraaf 8, eerste regel, ,,Een goedgekeurde automatisch werkende brandontdekkings- en alarminstallatie'' wijzigen in ,,Een vast aangebrachte brandontdekkings- en alarminstallatie.''.

Voorschrift 12

Automatische sprinkler, brandontdekkings- en brandalarminstallaties

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 13

Vast aangebrachte brandontdekkings- en alarminstallaties

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 14

Vast aangebrachte brandontdekkings- en alarminstallaties voor ruimten voor machines die periodiek zonder toezicht zijn

Paragraaf 1, tweede regel, wijzigen in ,,een vast aangebrachte brandontdekkings- en alarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht''.

Voorschrift 15

Inrichtingen voor brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën

Een nieuwe paragraaf 6 invoegen, als volgt:
,,6. *Verbod tot vervoer van ontvlambare oliën in voorpiektanks*
Brandstofolie, smeerolie en andere ontvlambare oliën mogen niet in voorpiektanks worden vervoerd.''.

Voorschrift 20

Brandbestrijdingsplannen

Paragraaf 1, zestiende regel na, ,,aangetekend.'' invoegen ,,De beschrijving in deze plannen en boekjes dient te zijn gesteld in de officiële taal van de vlaggestaat.''.

Voorschrift 26

Brandwerendheid van schotten en dekken op schepen die meer dan 36 passagiers vervoeren

Paragraaf 2.2, eerste regel (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).
Paragraaf 2.2, elfde regel ,,het desbetreffende kolom- of rijnummer'' wijzigen in ,,de desbetreffende kolom of rij''.
Paragraaf 2.2(1), vijfde regel, schrappen ,,stations voor brandcontrole en brandmelding'' en invoegen ,,ruimten voor brandcontrole en stations voor brandmelding''.
Paragraaf 2.2(5), vierde regel, schrappen ,,Luchtruimte'' en invoegen ,,Luchtruimten''.
Tabel 26.2, vijfde regel (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Voorschrift 27

Brandwerendheid van schotten en dekken op schepen die niet meer dan 36 passagiers vervoeren

Paragraaf 2.2(1), vijfde regel, schrappen ,,stations'' en invoegen ,,ruimten''.
Tabel 27.1, tweede regel, kolom (4)
derde regel, kolom (4)
vierde regel, kolom (4)
vierde regel, kolom (5)
B-0[c]) vervangen door A-0[a])
A-0[a]) vervangen door B-0[c])

Paragraaf 4, vierde regel, schrappen „dit hoofdstuk" en invoegen „dit Deel".

Voorschrift 32

Ventilatiesystemen

Paragraaf 1.4.3.1, eerste regel, schrappen „beperkte" en invoegen „geringe".

Voorschrift 36 vervangen door:

„Voorschrift 36

Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallaties
Automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallaties

Op elk schip waarop dit Deel van toepassing is, moet er in iedere afzonderlijke verticale of horizontale sectie, in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten en, indien zulks door de Administratie noodzakelijk geacht wordt, in controlestations, met uitzondering van ruimten die vrijwel geen brandgevaar opleveren (zoals lege ruimten, sanitaire ruimten enz.), hetzij:

.1 een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht, dat de aanwezigheid van brand in deze ruimten wordt ontdekt; hetzij

.2 een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 12, op zodanige wijze worden aangebracht, dat deze ruimten worden beschermd, en bovendien een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht, dat rookontdekking in gangen, trappen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie mogelijk is.".

Voorschrift 37

Bescherming van ruimten van bijzondere aard

Tekst van paragraaf 1.4.1. wijzigen als volgt:

„1.4.1 In ruimten van bijzondere aard moet een doeltreffende brandrondedienst worden onderhouden. Wanneer in zulk een ruimte geen rondedienst wordt onderhouden door een voortdurend aanwezige brandwacht tijdens de gehele reis, moet er een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type zijn aangebracht, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13. De vast

aangebrachte brandontdekkingsinstallatie moet in staat zijn, snel een begin van brand te ontdekken. De onderlinge afstand tussen en de plaats van detectors moeten worden beproefd ten genoegen van de Administratie, rekening houdend met de invloeden van ventilatie en andere van belang zijnde factoren.".

Tekst van paragraaf 2.2.1 wijzigen als volgt:

,,2.2.1 Op elk eventueel aangebracht dek of platform waarop voertuigen worden vervoerd en waarop zich, naar te verwachten is, explosieve dampen kunnen ophopen, behalve platforms met openingen die groot genoeg zijn om benzinegassen naar onderen te laten wegtrekken, moet uitrusting die een ontstekingsbron voor ontvlambare dampmengsels zou kunnen vormen, in het bijzonder elektrische uitrusting en leidingen, op een hoogte van ten minste 450 mm boven het dek of platform worden aangebracht. Elektrische uitrusting die hoger dan 450 mm boven het dek of platform is aangebracht moet zodanig gesloten en beschermd zijn dat het uittreden van vonken wordt voorkomen. Wanneer de Administratie er echter van overtuigd is dat de installatie van elektrische uitrusting en leidingen op een hoogte van minder dan 450 mm boven het dek of platform nodig is voor de veilige behandeling van het schip kunnen deze elektrische uitrusting en leidingen worden aangebracht, mits van een type dat is goedgekeurd voor gebruik in een ontplofbaar mengsel van benzine en lucht.".

Voorschrift 40

Brandrondedienst, brandontdekking, alarmtoestellen en geluidsinstallaties

De paragrafen 1 en 2 als volgt wijzigen:

,,1. Met de hand te bedienen meldingspunten, die voldoen aan het bepaalde in Voorschrift 13, moeten worden aangebracht."

2. Een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type moet worden aangebracht.".

Voorschrift 42

Constructie

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 49

Beperkt gebruik van brandbare materialen

Tekst van paragraaf 3 als volgt wijzigen:

„De onderste laag van dekbedekkingen, indien aangebracht in ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations moet van goedgekeurd materiaal zijn dat niet gemakkelijk kan ontbranden of aanleiding geeft tot vergiftigings- of explosiegevaar bij verhoogde temperaturen.++)".

Voorschrift 51

Voorzieningen voor gasvormige brandstof voor huishoudelijke doeleinden

(Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling.)

Voorschrift 52

Vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie
Automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie

De eerste drie paragrafen als volgt wijzigen:

„1. Op schepen waarop methode IC wordt gevolgd, moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht en ingericht, dat rookontdekking mogelijk is en dat er in alle gangen, trappen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie met de hand te bedienen meldingspunten aanwezig zijn.

2. Op schepen waarop methode IIC wordt gevolgd, moet een automatische sprinkler-, brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan de desbetreffende bepalingen van Voorschrift 12, op zodanige wijze worden aangebracht en ingericht, dat hierdoor ruimten voor accommodatie, kombuizen en andere dienstruimten worden beschermd, met uitzondering van ruimten die weinig brandgevaarlijk zijn, zoals lege ruimten, sanitaire ruimten enz. Bovendien moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht, dat rookontdekking mogelijk is en dat er in alle gangen, trappen en vluchtwegen binnen ruimten voor accommodatie met de hand te bedienen meldingspunten aanwezig zijn.

3. Op schepen waarop methode IIIC wordt gevolgd, moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type, die voldoet aan het bepaalde in Voorschrift 13, op zodanige wijze worden aangebracht en ingericht, dat de aanwezigheid van brand in alle ruimten voor accommodatie en dienstruimten, met uitzondering van ruimten die weinig brandgevaarlijk zijn, zoals lege ruimten en sanitaire ruimten enz. wordt ontdekt.".

Paragraaf 4 schrappen.

Voorschrift 53

Voorzieningen voor brandbescherming in laadruimten

Paragraaf 1.3, (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 2.1, eerste zin, als volgt wijzigen:

„Er moet een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type aanwezig zijn.".

Paragraaf 2.4.2 vervangen door:

„.2 Boven een hoogte van 450 mm gemeten vanaf het dek en vanaf elk eventueel aangebracht platform voor voertuigen, behalve platforms met openingen die groot genoeg zijn om benzinegassen naar onderen te laten wegtrekken, kan elektrische uitrusting van een zodanig gesloten en beschermd type dat er geen vonken kunnen ontsnappen, worden toegestaan bij wijze van alternatief, op voorwaarde dat het ventilatiesysteem zodanig is ontworpen en functioneert dat de laadruimten voortdurend worden geventileerd met een capaciteit van ten minste tien luchtwisselingen per uur wanneer er voertuigen aan boord zijn".

Voorschrift 54

Speciale vereisten voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren

Tabel 54.2, voetnoot f), (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 2.3, eerste zin, als volgt wijzigen:

„Er dient in alle omsloten laadruimten, met inbegrip van gesloten dekruimten voor voertuigen, een vast aangebrachte brandontdekkings- en brandalarminstallatie van een goedgekeurd type te zijn aangebracht.".

Voorschrift 55

Toepassing

Paragraaf 2 als volgt wijzigen:

„Indien andere vloeibare ladingen dan die bedoeld in paragraaf 1 of vloeibare gassen die extra brandgevaar opleveren, moeten worden vervoerd, dienen aanvullende veiligheidsmaatregelen te worden genomen, ten genoegen van de Administratie, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met het bepaalde in de Internationale Code voor chemicaliën in bulk, de Code voor chemicaliën in bulk, de Internationale Code voor gastankschepen en de Code voor gastankschepen, naar gelang toepasselijk".

Paragraaf 6 als volgt wijzigen:

„Chemicaliëntankschepen en gastankschepen dienen te voldoen aan

de in dit Deel gestelde eisen, behalve wanneer er ten genoegen van de Administratie alternatieve en aanvullende voorzieningen zijn aangebracht, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met het bepaalde in de Internationale Code voor chemicaliën in bulk, de Code voor chemicaliën in bulk, de Internationale Code voor gastankschepen en de Code voor gastankschepen, naar gelang toepasselijk".

Voorschrift 56

Ligging en afscheiding van ruimten

De tekst van dit Voorschrift vervangen door:

„1. Ruimten voor machines moeten zijn gelegen achter de ladingtanks en sloptanks; zij moeten tevens zijn gelegen achter de ladingpompkamers en kofferdammen, maar niet noodzakelijkerwijs achter de brandstoftanks. Elke ruimte voor machines dient te worden gescheiden van ladingtanks en sloptanks door kofferdammen, ladingpompkamers, brandstoftanks of permanente ballasttanks. Pompkamers die pompen en hun toebehoren bevatten voor het ballasten van de ruimten die grenzen aan ladingtanks en sloptanks en pompen voor de overbrenging van brandstofolie worden in de context van dit Voorschrift beschouwd als gelijkwaardig aan een ladingpompkamer, mits zodanige pompkamers voldoen aan dezelfde veiligheidsnormen als die welke zijn vereist voor ladingpompkamers. Het onderste deel van de pompkamer mag evenwel zijn uitgevoerd als een nis in zulke ruimten voor machines van categorie A ten behoeve van de opstelling van pompen, mits de bovenzijde van de nis over het algemeen niet meer dan een derde van de holte naar de mal boven de kiellijn is gelegen, behalve dat, in het geval van schepen met een draagvermogen van niet meer dan 25.000 ton, indien kan worden aangetoond dat zulks praktisch onuitvoerbaar is met het oog op de toegankelijkheid en de goede ligging van de pijpen, de Administratie een nis kan toestaan van grotere hoogte, die echter niet meer mag zijn dan de helft van de holte naar de mal boven de kiellijn.

2. Ruimten voor accommodatie, hoofdcontrolestations voor lading, controlestations en dienstruimten (met uitzondering van afzonderlijke bergplaatsen voor laadgerei) moeten zijn gelegen achter alle ladingtanks, sloptanks, ladingpompkamers en kofferdammen die ladingtanks of sloptanks scheiden van ruimten voor machines, maar niet noodzakelijkerwijs achter de brandstoftanks. Met een overeenkomstig paragraaf 1 aangebrachte nis behoeft geen rekening te worden gehouden, wanneer de plaats van deze ruimten wordt bepaald.

3. Indien zulks noodzakelijk wordt geacht, mogen ruimten voor accommodatie, controlestations, ruimten voor machines, anders dan die van categorie A, en dienstruimten evenwel zijn gelegen vóór het ladinggedeelte, mits zij van de ladingtanks en sloptanks worden gescheiden

door kofferdammen, ladingpompkamers, brandstoftanks of permanente ballasttanks en op voorwaarde dat in zulk een geval ten genoegen van de Administratie een gelijkwaardige veiligheidsnorm en passende beschikbaarheid van brandblusmiddelen is verzekerd. Daarnaast kan de Administratie, wanneer zulks noodzakelijk wordt geacht voor de veiligheid of de navigatie van het schip, toestaan dat ruimten voor machines die inwendige verbrandingsmotoren bevatten, welke geen hoofdvoortstuwingswerktuigen zijn en een groter vermogen hebben dan 375 kW, worden geplaatst vóór het ladinggedeelte, mits de voorzieningen in overeenstemming zijn met het bepaalde in deze paragraaf.

4. Uitsluitend in combination carriers:

.1 moeten de sloptanks omgeven zijn door kofferdammen, behalve wanneer de wanden van de sloptanks waarin slop kan worden vervoerd op reizen met droge lading, zijn de scheepsromp, het hoofdladingdek, het ladingpompkamerschot of de brandstoftank. Deze kofferdammen mogen niet open zijn naar een dubbele bodem, leidingtunnel, pompkamer of andere omsloten ruimte. Er dienen middelen aanwezig te zijn voor het vullen van de kofferdammen met water en voor het laten leeglopen ervan. Wanneer de wand van een sloptank het ladingpompkamerschot is, mag de pompkamer niet open zijn naar de dubbele bodem, leidingtunnel of andere ingesloten ruimte, doch kunnen openingen voorzien van gasdichte deksels op bouten worden toegestaan.

.2 moeten middelen aanwezig zijn voor het afsluiten van de leidingen die de pompkamer verbinden met de in paragraaf 4.1 bedoelde sloptanks. De afsluitingsmiddelen moeten bestaan uit een afsluiter, gevolgd door een brilflens of een wegneembaar pijpstuk met passende blinde flenzen. Deze installatie dient te worden aangebracht grenzend aan de sloptanks, maar waar zulks onredelijk of onuitvoerbaar is, kan deze worden aangebracht binnen de pompkamer onmiddellijk na de doorboring van het schot door de leiding. Een afzonderlijke pomp- en leidinginstallatie dient te zijn aangebracht voor het lozen van de inhoud van de sloptanks rechtstreeks over het open dek, wanneer het schip voor droge lading wordt gebruikt.

.3 luiken en openingen voor het schoonmaken van tanks in sloptanks zijn alleen toegestaan op het open dek en moeten voorzien zijn van afsluitinrichtingen. Behalve wanneer zij bestaan uit platen op bouten met bouten op waterdichte steek, moeten deze afsluitinrichtingen voorzien zijn van voorzieningen die op slot gedaan kunnen worden, die onder het beheer van de verantwoordelijke scheepsofficier staan.

.4 wanneer lading-zijtanks zijn aangebracht, moeten de olieladingleidingen benedendeks binnen deze tanks worden aangebracht. De Administratie kan evenwel toestaan dat olieladingleidingen worden aangebracht in speciale kanalen, die voldoende schoongemaakt en geventileerd moeten kunnen worden en die ten genoegen van de Administratie moeten zijn. Wanneer er geen lading-zijtanks zijn aangebracht, moeten de olieladingleidingen benedendeks in speciale kanalen worden aangebracht.

5. Indien wordt aangetoond dat het aanbrengen van een stuurhuis boven het ladinggedeelte noodzakelijk is, moet dit stuurhuis uitsluitend bestemd zijn voor navigatiedoeleinden en moet het van het ladingtankdek zijn gescheiden door een open ruimte met een hoogte van ten minste 2 meter. De beveiliging tegen brand van een zodanig stuurhuis moet bovendien zijn zoals in Voorschrift 58.1 en 58.2 en in andere van toepassing zijnde bepalingen van dit Deel vereist voor controleruimten.

6. Er moeten voorzieningen worden aangebracht om eventueel aan dek vloeiende olie op een afstand te houden van de ruimten voor accommodatie en de dienstruimten. Dit kan worden bereikt door de aanbrenging van een vaste, van boord tot boord lopende opstaande rand van voldoende hoogte. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan voorzieningen in verband met het laden of lossen over het achterschip.

7. Buitenwanden van bovenbouwen en dekhuizen die ruimten voor accommodatie bevatten, met inbegrip van overstekende dekken die zulke accommodatie ondersteunen, moeten worden geïsoleerd als schot of dek van klasse „A-60" over het gehele gedeelte van de wanden dat tegenover het ladinggedeelte ligt en over 3 meter achter het frontschot. Wat de zijwanden van deze bovenbouw en dekhuizen betreft, moet deze isolatie zover in de hoogterichting worden doorgetrokken als door de Administratie noodzakelijk wordt geacht.

8.1 *Ingangen, luchtinlaten en openingen naar ruimten voor accommodatie*, dienstruimten en controlestations mogen niet zijn gelegen tegenover het ladinggedeelte. Zij moeten zich bevinden in het dwarsschot dat niet is gelegen tegenover het ladinggedeelte of in de buitenzijde van de bovenbouw of het dekhuis, op een afstand van ten minste 4% van de lengte van het schip, maar op niet minder dan 3 meter vanaf het eind van de bovenbouw of het dekhuis tegenover het ladinggedeelte. Deze afstand behoeft evenwel niet meer te bedragen dan 5 meter.

8.2 Binnen de in paragraaf 8.1 aangegeven grenzen mogen geen deuren worden aangebracht, behalve dat de Administratie deuren mag toestaan die toegang geven tot ruimten die niet in verbinding staan met *ruimten voor accommodatie, dienstruimten en controlestations*. Zodanige ruimten kunnen ladingcontrolestations, provisiekamers en bergplaatsen zijn. Wanneer zulke deuren zijn aangebracht die toegang geven tot ruimten achter het ladinggedeelte, moeten de begrenzingen van de ruimte zijn geïsoleerd als schotten of dekken van klasse „A-60", met uitzondering van de wand die tegenover het ladinggedeelte is gelegen. Platen op bouten voor transport van machineonderdelen mogen zijn aangebracht binnen de in paragraaf 8.1 aangegeven grenzen. De deuren en ramen van het stuurhuis mogen zich bevinden binnen de in paragraaf 8.1 aangegeven grenzen, zolang zij zodanig zijn ontworpen dat het stuurhuis snel en doeltreffend gasdicht en dampdicht kan worden afgesloten.

8.3 Ramen en patrijspoorten die zich bevinden tegenover het lading-

gedeelte en aan de zijkanten van de bovenbouwen en de dekhuizen binnen de in paragraaf 8.1 aangegeven grenzen moeten van het vaste (niet-openende) type zijn. Zulke ramen en patrijspoorten in de eerste laag op het hoofddek dienen aan de binnenzijde te zijn voorzien van blinden, vervaardigd van staal of gelijkwaardig materiaal.".

Voorschrift 58

Brandwerendheid van schotten en dekken

Tabel 1. (Wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).
Paragraaf 4, vierde regel, schrappen ,,deze Voorschriften" en invoegen ,,dit Deel".

Voorschrift 59

Ontluchten, uitdrijven van gassen, gasvrij maken en ventileren

Paragraaf 2, twintigste regel, schrappen ,,gas" en invoegen ,,damp", tweeëntwintigste regel, schrappen ,,gas" en invoegen ,,damp", twintigste t/m drieëntwintigste regel (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).
Paragraaf 3.3 als volgt wijzigen:
In de zesde zin ,,als bedoeld in Voorschrift 56.1" wijzigen in ,,als bedoeld in Voorschrift 56.4".
In de vierde zin (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Voorschrift 61

Vast aangebrachte dekschuiminstallatie

Paragraaf 1 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).
Paragraaf 2, tweede zin, ,,ladingtankgedeelte" wijzigen in ,,ladinggedeelte".
Paragraaf 3.1 ,,ladingdekoppervlak" wijzigen in ,,oppervlakte van het ladingtankdek".
Paragraaf 7 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).
Paragraaf 8, vijfde regel, ,,400 l." wijzigen in ,,400 l/min".
Paragraaf 8, negende zin (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Voorschrift 62

Inert-gasinstallaties

Paragraaf 1 (wijziging niet van toepassing op Nederlandse vertaling).

Paragraaf 9.1, derde regel, schrappen „19.2 en 19.3" en invoegen „19.3 en 19.4".

Paragraaf 10.2 „ladingtankgedeelte" wijzigen in „ladinggedeelte".

Paragraaf 14.1 vervangen door:

„14.1 Er moeten één of meer voorzieningen zijn aangebracht ter voorkoming van overdruk of onderdruk, om te voorkomen dat de ladingtanks onderhevig zijn aan:

.1 een overdruk, boven de beproevingsdruk van de ladingtank, indien de lading zou worden geladen bij de maximum aangegeven laadsnelheid en alle andere uitlaten gesloten blijven; en

.2 een onderdruk van meer dan 700 mm waterkolom, indien de lading zou worden gelost terwijl de ladingpompen op maximale capaciteit draaien en de ventilatoren voor inert gas zouden uitvallen.

Deze voorzieningen moeten zijn aangebracht in de hoofdtoevoerleiding voor inert gas, tenzij zij zijn aangebracht in het ontluchtingssysteem vereist in Voorschrift 59.1.1 of op de afzonderlijke ladingtanks.".

Paragraaf 20.1, derde en vierde regel, wijzigen in: „10.2, 10.7, 10.9, 11.3, 11.4, 12, 13.1, 13.2, 13.4.2, 14.2 en 19.8";

Paragraaf 20.2, derde regel, wijzigen in: 12, 13.1, 13.2 en 14.2".

DEEL 3

HOOFDSTUK III

De bestaande tekst van Hoofdstuk III wordt vervangen door de onderstaande tekst:

REDDINGMIDDELEN EN -VOORZIENINGEN

DEEL A - ALGEMEEN

Voorschrift 1

Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit Hoofdstuk van toepassing op schepen waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt op of na 1 juli 1986.

2. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk wordt verstaan onder „een soortgelijk bouwstadium", het stadium waarin:

.1 de bouw ten behoeve van een specifiek schip aanvangt; en

.2 is aangevangen met de montage van dat schip, welke ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouwmateriaal omvat, welke van beide het minst is.

3. Voor de toepassing van dit Hoofdstuk

.1 wordt verstaan onder ,,schepen die worden gebouwd'': schepen waarvan de kiel wordt gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt;

.2 wordt verstaan onder ,,alle schepen'': schepen, gebouwd vóór, op of na 1 juli 1986; de uitdrukkingen ,,alle passagiersschepen'' en ,,alle vrachtschepen'' worden dienovereenkomstig uitgelegd;

.3 wordt een vrachtschip – ongeacht wanneer dit is gebouwd – dat wordt verbouwd tot passagiersschip, beschouwd als een passagiersschip gebouwd op de datum waarop zulk een verbouwing wordt aangevangen.

4. Voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 dient de Administratie:

.1 er voor zorg te dragen dat, onder voorbehoud van het bepaalde in de paragrafen 4.2 en 4.3, wordt voldaan aan de voorschriften die krachtens Hoofdstuk III van het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, vóór 1 juli 1986 van toepassing zijn op nieuwe of bestaande schepen, zoals in genoemd Hoofdstuk is voorgeschreven;

.2 de reddingmiddelen en -voorzieningen op schepen die niet voldoen aan de voorschriften bedoeld in paragraaf 4.1, te beoordelen ten einde voor zover dat redelijk en uitvoerbaar is en zo spoedig mogelijk te waarborgen dat in aanzienlijke mate aan de voorschriften wordt voldaan;

.3 er voor zorg te dragen dat wanneer reddingmiddelen of -voorzieningen op dergelijke schepen reparaties, veranderingen en wijzigingen van ingrijpende aard ondergaan die vervanging van, of aanvulling van hun bestaande reddingmiddelen of -voorzieningen met zich meebrengen, deze reddingmiddelen of -voorzieningen, voor zover dat redelijk en uitvoerbaar is, voldoen aan de voorschriften van dit Hoofdstuk. Wanneer echter een groepsreddingmiddel vervangen wordt zonder het bijbehorende tewaterlatingsmiddel te vervangen, of omgekeerd, dan kan het groepsreddingmiddel of het tewaterlatingsmiddel van hetzelfde type zijn als dat wat vervangen werd;

.4 de reddingmiddelen goed te keuren, die krachtens paragraaf 1.6 geplaatst worden. De Administratie kan toestaan dat reddingmiddelen die aan boord geplaatst zijn vóór 1 juli 1991 niet geheel voldoen aan de voorschriften van dit Hoofdstuk mits zij in een bevredigende staat verkeren;

.5 er voor zorg te dragen dat, behalve zoals is bepaald voor de groepsredding- en tewaterlatingsmiddelen bedoeld in paragraaf 4.3, reddingmiddelen die op of na 1 juli 1991 worden vervangen of aangebracht, worden beoordeeld, beproefd en goedgekeurd overeenkomstig de eisen van Voorschrift 4 en 5 van dit Hoofdstuk.

5 Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 zijn de bepalingen van de Voorschriften 8, 9, 10, 18 en 25 en, voor zover daarin voorgeschreven, Voorschrift 19 van toepassing.

6 Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 zijn de bepalingen van de Voorschriften 6.2.3, 6.2.4, 21.3, 21.4, 26.3, 27.2, 27.3 en 30.2.7 uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

Voorschrift 2

Vrijstellingen

1 De Administratie kan, wanneer zij van oordeel is dat de beschutte aard en de omstandigheden van de reis zodanig zijn dat toepassing van een bepaald voorschrift van dit Hoofdstuk redelijk noch noodzakelijk is, bepaalde schepen of soorten schepen, die in de loop van hun reis niet meer dan 20 zeemijl uit het dichtstbijzijnde land varen, vrijstellen van die voorschriften.

2 Wanneer passagiersschepen worden gebezigd op bijzondere reizen voor het vervoer van grote aantallen passagiers op deze reizen, zoals bij het pelgrimvervoer, kan de Administratie, indien zij ervan overtuigd is dat het ondoenlijk is om naleving van de voorschriften van dit Hoofdstuk op te leggen, dergelijke schepen vrijstellen van die voorschriften, mits die schepen volledig voldoen aan de bepalingen van:

.1 de voorschriften gehecht aan de Overeenkomst betreffende passagiersschepen gebezigd op bijzondere reizen, 1971; en

.2 de voorschriften gehecht aan het Protocol betreffende de eisen ten aanzien van passagiersruimten op passagiersschepen gebezigd op bijzondere reizen, 1973.

Voorschrift 3

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Hoofdstuk, tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, wordt verstaan onder:

1 Sloepsgast, een persoon die in het bezit is van een diploma inzake het gebruik van groepsreddingmiddelen uitgereikt namens of als geldig erkend door de Administratie overeenkomstig de van kracht zijnde bepalingen van het Internationale Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst; of een persoon die in het bezit is van een diploma uitgereikt of erkend door de Administratie van een Staat, die geen Partij is bij dit Verdrag, voor hetzelfde doel als een diploma vallende onder de verdragsbepalingen.

2 Ontdekking, de vaststelling van de plaats van de overlevenden of de groepsreddingmiddelen.

3 Inschepingsladder, de ladder die op de inschepingsplaats voor de groepsreddingmiddelen is aangebracht ten einde een veilige toegang te bieden tot de groepsreddingmiddelen nadat deze te water gelaten zijn.

4 Te water laten door middel van vrij opdrijven, de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit automatisch van een zinkend schip wordt ontkoppeld en klaar is voor gebruik.

5 Te water laten door middel van vrije val, de methode van te water laten van een groepsreddingmiddel waarbij dit met volledige bezetting en volledige uitrusting wordt ontkoppeld en vervolgens vrij in het water kan vallen zonder afgeremd te worden.

6 Overlevingspak, een beschermend pak dat het verlies van lichaamswarmte van een persoon gekleed in zulk een pak en liggend in koud water vermindert.

7 Opblaasbaar toestel, een toestel dat afhankelijk is van niet verstijfde, met gas gevulde drijfkamers en dat normaal, tot aan de klaar voor gebruik situatie, in onopgeblazen toestand wordt gehouden.

8 Toestel in opgeblazen toestand, een toestel dat afhankelijk is van niet verstijfde met gas gevulde drijfkamers en dat altijd in opgeblazen toestand en klaar voor gebruik wordt gehouden.

9 Tewaterlatingsmiddel of -voorziening, een middel of voorziening om een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot van de opstellingsplaats veilig naar het water over te brengen.

10 Lengte is 96% van de totale lengte op een waterlijn op 85% van de kleinste holte naar de mal gemeten vanaf de bovenzijde van de kiel, of de lengte van de voorzijde van de voorsteven tot de hartlijn van de roerkoning op die waterlijn, indien deze laatste lengte groter is. Bij schepen die met stuurlast zijn ontworpen moet de waterlijn waarop deze lengte gemeten wordt, evenwijdig aan de ontwerplastlijn worden genomen.

11 Holte naar de mal

.1 De holte naar de mal is de verticale afstand gemeten van de bovenkant van de kiel tot de bovenkant van de balken van het vrijboorddek in de zijde. Bij houten schepen en bij composietschepen wordt de afstand gemeten vanaf de onderkant van de sponning van de kiel.

Indien de vorm in het onderste gedeelte van het grootspant hol verloopt of indien dikke zandstroken zijn aangebracht, wordt de afstand gemeten vanaf het punt, waar de lijn, die van het vlakke deel van het scheepsvlak naar hart schip wordt doorgetrokken, de zijkant van de kiel snijdt.

.2 Bij schepen waar de overgang van de huidbeplating naar de dekbeplating als een rondgezette plaat is uitgevoerd wordt de holte naar de mal gemeten tot het snijpunt van de doorgestrookte onderzijde van de dekbeplating en de binnenzijde van de huidbeplating.

.3 Indien het vrijboorddek verspringt en het verhoogde gedeelte zich uitstrekt voorbij het punt waar de holte naar de mal moet worden bepaald, wordt de holte naar de mal gemeten tot een referentielijn die

vanaf het lage gedeelte van het dek evenwijdig aan het verhoogde gedeelte wordt getrokken.

12 Reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp, reddingmiddelen of -voorzieningen die nieuwe kenmerken vertonen die niet geheel vallen onder de voorschriften van dit Hoofdstuk maar die een gelijke of hogere norm van veiligheid bieden.

13 Hulpverleningsboot, een boot ontworpen voor het redden van mensen in nood en het bij elkaar brengen van groepsreddingmiddelen.

14 Terughalen, het veilig redden uit zee van overlevenden.

15 Licht terugkaatsend materiaal, materiaal dat een lichtstraal die daarop gericht wordt, in tegengestelde richting terugkaatst.

16 Korte internationale reis, een internationale reis waarop het schip zich niet meer dan 200 zeemijl verwijdert van een haven of een plaats waar passagiers en bemanning veilig kunnen worden geland. Noch de afstand tussen de laatste aanloophaven in het land waar de reis aanvangt en de uiteindelijke haven van bestemming, noch de terugreis mag 600 zeemijl overschrijden. De uiteindelijke haven van bestemming is de laatste aanloophaven in de vastgestelde reis waar vandaan het schip de terugreis aanvaardt naar het land waar de reis aanving.

17 Groepsreddingmiddel, een middel dat personen die in nood verkeren, in leven kan houden vanaf het moment dat zij het schip verlaten.

18 Hulpmiddel tegen warmteverlies, een zak of pak vervaardigd uit waterdicht materiaal met een zeer lage warmtegeleiding.

Voorschrift 4

Beoordeling, beproeving en keuring van reddingmiddelen en -voorzieningen

1 Behalve zoals bepaald in de paragrafen 5 en 6 dienen de reddingmiddelen en -voorzieningen die in dit Hoofdstuk zijn vereist, te worden gekeurd door de Administratie.

2 Alvorens reddingmiddelen en -voorzieningen goed te keuren, dient de Administratie zich ervan te overtuigen dat deze reddingmiddelen en -voorzieningen:

.1 zijn beproefd om vast te stellen dat zij voldoen aan de eisen van dit Hoofdstuk, overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie;[1]) of

.2 ten genoegen van de Administratie met succes proeven hebben

[1] Verwezen wordt naar de „Aanbeveling inzake de beproeving van reddingmiddelen" die op haar dertiende zitting aan de Algemene Vergadering van de Organisatie ter aanneming zal worden voorgelegd.

ondergaan, die in wezen gelijkwaardig zijn aan die welke in deze aanbevelingen zijn voorgeschreven.

3 Alvorens reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerpt goed te keuren, dient de Administratie zich ervan te overtuigen dat deze middelen en voorzieningen:

.1 voldoen aan veiligheidsnormen die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van dit Hoofdstuk en die beoordeeld en beproefd zijn overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie;[1]) of

.2 ten genoegen van de Administratie met succes een beoordeling en proeven hebben ondergaan, die in wezen gelijkwaardig zijn aan deze aanbevelingen.

4 De door de Administratie aangenomen goedkeuringsprocedures dienen tevens de voorwaarden waaronder de goedkeuring geldig blijft of wordt ingetrokken, te omvatten.

5 Alvorens reddingmiddelen en -voorzieningen, die nog niet eerder door de Administratie werden goedgekeurd te aanvaarden, dient de Administratie ervan overtuigd te zijn dat die reddingmiddelen en -voorzieningen voldoen aan de voorschriften van dit Hoofdstuk.

6 Reddingmiddelen die krachtens dit Hoofdstuk voorgeschreven zijn en waarvoor geen gedetailleerde bijzonderheden in deel C zijn opgenomen dienen ten genoegen van de Administratie te zijn.

---

[1]) Verwezen wordt naar de „Code van praktijken voor de beoordeling, beproeving en aanvaarding van prototypen van reddingmiddelen of -voorzieningen van een nieuw ontwerp" die op haar dertiende zitting aan de Algemene Vergadering van de Organisatie ter aanneming zal worden voorgelegd.

Voorschrift 5

Produktiecontrole

De Administratie moet voorschrijven dat reddingmiddelen onderworpen worden aan de produktiecontroles die noodzakelijk zijn om te waarborgen dat zij volgens dezelfde normen worden vervaardigd als het goedgekeurde prototype.

DEEL B - EISEN TEN AANZIEN VAN HET SCHIP

AFDELING I - PASSAGIERSSCHEPEN EN VRACHTSCHEPEN

Voorschrift 6

Communicatie

1 De paragrafen 2.3 en 2.4 zijn van toepassing op alle schepen. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 zijn de paragrafen 2.3 en 2.4 uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

2 Radioreddingmiddelen

2.1 Draagbaar radiotoestel voor groepsreddingmiddelen

2.1.1 Ten behoeve van de groepsreddingmiddelen moet er een draagbaar radiotoestel, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift IV/14, aan boord zijn. Het draagbaar radiotoestel dient te worden geborgen op een beschermde en gemakkelijk toegankelijke plaats, gereed om in geval van nood meegenomen te kunnen worden naar welk groepsreddingmiddel dan ook; wanneer op een schip reddingboten op zeer uiteenliggende plaatsen op voor- en achterschip zijn geplaatst dient het draagbare radiotoestel te worden geborgen in de nabijheid van de reddingboten die het verste verwijderd zijn van de hoofdzender van het schip.

2.1.2 De bepalingen van paragraaf 2.1.1 behoeven niet te worden toegepast wanneer een radioïnstallatie, die voldoet aan de eisen van Voorschrift IV/13, is aangebracht in een reddingboot aan iedere zijde van het schip of in een reddingboot die over het achterschip te water wordt gelaten zoals bedoeld in Voorschrift 26.1.2.1.

2.1.3 Op schepen die reizen van zodanige duur maken dat een draagbaar radiotoestel naar het oordeel van de Administratie onnodig is, kan de Administratie voor dergelijke uitrusting ontheffing toestaan.

2.2 Radiotelegrafie-installaties voor reddingboten

Op passagiersschepen die internationale reizen maken welke geen korte internationale reizen zijn:

.1 moet, indien het totaal aantal opvarenden meer is dan 199 doch minder dan 1500, een radiotelegrafie-installatie die voldoet aan de eisen van Voorschrift IV/13 zijn aangebracht in ten minste één van de twee reddingboten vereist in Voorschrift 20.1.1.1;

.2 moet, indien het totaal aantal opvarenden 1500 of meer is ten minste één reddingboot aan iedere zijde op deze wijze zijn uitgerust.

2.3 Noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen

Aan iedere zijde van het schip moet een met de hand in werking te stellen noodradiobaken zijn geplaatst dat voldoet aan de eisen van Voorschrift IV/14.1. Deze moeten zo zijn geplaatst dat zij snel in een groepsreddingmiddel, anders dan het reddingvlot of de reddingvlotten vereist in Voorschrift 26.1.4, kunnen worden gezet.

2.4 Duplex radiotelefonietoestellen

2.4.1 Ten behoeve van de communicatie tussen de groepsreddingmiddelen onderling, tussen de groepsreddingmiddelen en het schip en tussen het schip en de hulpverleningsboot moeten er duplex radiotelefonietoestellen, die voldoen aan de eisen van Voorschrift IV/14.3, aan boord zijn.

Het is niet noodzakelijk dat er voor ieder groepsreddingmiddel een afzonderlijk toestel is, maar er moeten ten minste drie toestellen per schip zijn. Aan deze eis kan ook worden voldaan door toepassing van andere toestellen, die aan boord worden gebruikt, mits die toestellen niet onverenigbaar zijn met de desbetreffende eisen van Voorschrift IV/14.3.

2.4.2 Voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 behoeven deze toestellen slechts te voldoen aan de frequentie-eisen van Voorschrift IV/14.3.

3 Noodsignalen

Op of in de nabijheid van de brug dienen ten minste twaalf valschermsignalen, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 35, te zijn geplaatst.

4 Communicatie aan boord en alarmsystemen

4.1 Ten behoeve van de communicatie in twee richtingen tussen noodcontrolestations, verzamel- en inschepingsplaatsen en strategische punten aan boord moet er aan boord een nood-communicatiesysteem zijn, vast aangebracht dan wel draagbaar, of een combinatie van beide.

4.2 Er moet een algemeen alarmsysteem dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 50 zijn aangebracht, dat dient te worden gebruikt om de passagiers en de bemanning naar de verzamelplaatsen op te roepen en om de in de verlaatrol opgenomen handelingen te doen aanvangen. Het systeem moet zijn aangevuld door òf een omroepsysteem òf een ander doelmatig communicatiemiddel.

Voorschrift 7

Persoonlijke reddingmiddelen

1 Reddingboeien

1.1 Reddingboeien, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 31.1 moeten:

.1 zo zijn verdeeld dat zij aan beide zijden van het schip en, voor zover praktisch uitvoerbaar, op alle open dekken die tot aan de zijden doorlopen bedrijfsklaar beschikbaar zijn; ten minste één reddingboei dient in de nabijheid van de achtersteven te zijn geplaatst.

.2 zo zijn geplaatst dat zij snel losgegooid kunnen worden en niet op een of andere manier permanent zijn vastgezet.

1.2 Aan iedere zijde van het schip moet ten minste één reddingboei zijn voorzien van een drijvende reddinglijn die voldoet aan de eisen van Voorschrift 31.4 met een lengte van ten minste tweemaal de hoogte waarop deze geplaatst is boven de waterlijn in ballasttoestand of 30 m, welke van beide het grootste is.

1.3 Ten minste de helft van het totale aantal reddingboeien moet zijn voorzien van een zelfontbrandend licht, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 31.2; ten minste twee daarvan moeten bovendien zijn voorzien van een zelfwerkend rooksignaal overeenkomstig de eisen van Voorschrift 31.3 en moeten vanaf de brug snel ontkoppeld kunnen worden; reddingboeien met lichten en die met lichten en rooksignalen moeten gelijkelijk verdeeld zijn over beide zijden van het schip en mogen niet de reddingboeien zijn met reddinglijnen overeenkomstig de eisen van paragraaf 1.2.

1.4 Op iedere reddingboei moet de naam en thuishaven van het schip waarop de boei is geplaatst in hoofdblokletters in Romeins schrift zijn aangegeven.

2 Reddinggordels

2.1 Voor alle opvarenden dient er een reddinggordel, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 32.1 of 32.2 aan boord te zijn; bovendien dienen er te zijn:

.1 een aantal reddinggordels geschikt voor kinderen gelijk aan ten minste 10% van het aantal passagiers aan boord of dat grotere aantal dat voorgeschreven kan worden om een reddinggordel per kind te verstrekken;

.2 een voldoend aantal reddinggordels voor personen die wachtlopen en voor gebruik op ver verwijderde plaatsen van groepsreddingmiddelen.

2.2 De reddinggordels moeten zo zijn opgeborgen dat ze gemakkelijk bereikbaar zijn en hun bergplaats duidelijk aangegeven is. Wanneer, vanwege de bijzondere indeling van het schip, de reddinggordels voorgeschreven ingevolge de eisen van paragraaf 2.1 onbereikbaar kunnen worden, dan kunnen andere maatregelen ten genoegen van de Administratie worden genomen welke kunnen inhouden dat het aantal reddinggordels vergroot wordt.

3 Overlevingspakken

3.1 Voor alle personen die zijn aangewezen om de hulpverleningsboot te bemannen, dient er een overlevingspak van de juiste maat, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 33, te zijn.

Voorschrift 8

Verlaatrol en aanwijzingen voor noodgevallen

1 Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen.

2 Aan alle opvarenden dienen duidelijke aanwijzingen, die in geval van nood gevolgd moeten worden, te worden verstrekt.

3 Op in het oog vallende plaatsen in het schip, met inbegrip van de brug, de machinekamer en bemanningsverblijven, moeten exemplaren van de verlaatrol, die voldoen aan het bepaalde in Voorschrift 53, zijn opgehangen.

4 Afbeeldingen en aanwijzingen in geschikte talen moeten zijn aangebracht in de passagiershutten en duidelijk zichtbaar opgehangen worden op de verzamelplaatsen en in andere passagiersruimten ten einde de passagiers in te lichten omtrent:

.1 hun verzamelplaats bij de verlaatrol;

.2 de noodzakelijke handelingen die zij in geval van nood moeten verrichten;

.3 hoe men een reddinggordel aantrekt.

Voorschrift 9

Bedieningsaanwijzingen

1 Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen.

2 Op of nabij de groepsreddingmiddelen en de bedieningsplaatsen van de tewaterlatingsmiddelen dienen instructieplaten of aanduidingen te zijn aangebracht, die:

.1 het doel van de bedieningsmiddelen, de volgorde van behandeling van het toestel en desbetreffende instructies en waarschuwingen aangeven;

.2 gemakkelijk zichtbaar zijn bij het licht van de noodverlichting;

.3 gebruik maken van de symbolen overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie.

Voorschrift 10

Bezetting van groepsreddingmiddelen en het toezicht daarop

1 Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen.

2 Er moet een voldoende aantal geoefende bemanningsleden aan boord zijn om de verlaatrol te leiden en om ongeoefende personen bijeen te brengen en behulpzaam te zijn.

3 Er moet een voldoende aantal bemanningsleden aan boord zijn, stuurlieden dan wel sloepsgasten, om de groepsreddingmiddelen en de tewaterlatingsvoorzieningen, die vereist zijn om alle opvarenden te kunnen ontschepen, te bedienen.

4 Een stuurman of een sloepsgast dient de leiding te hebben over elk te gebruiken groepsreddingmiddel. Rekening houdend met de aard van de reis, het aantal opvarenden en het soort schip kan de Administratie evenwel toestaan dat personen met ervaring in de behandeling en bediening van reddingvlotten, de leiding in die reddingvlotten krijgen toegewezen in plaats van de bovengenoemde sloepsgasten. Tevens dient in het geval van reddingboten een plaatsvervanger te worden aangewezen.

5 Degene die de leiding heeft over een groepsreddingmiddel moet beschikken over een lijst met namen van de hem toegewezen groepsreddingmiddelbemanningen moet er op toezien dat die bemanningsleden hun taken kennen. De plaatsvervangende sloepscommandant moet ook een lijst van de reddingbootbemanning hebben.

6 Voor iedere reddingboot waarvoor een radiotelegrafie-installatie is voorgeschreven, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 6.2.4, moet iemand zijn aangewezen die de apparatuur kan bedienen.

7 Voor ieder motor-groepsreddingmiddel moet iemand, die de motor kan bedienen en kleine herstellingen kan verrichten, zijn aangewezen.

8 De kapitein moet ervoor zorgen dat het aantal personen bedoeld in de paragrafen 2, 3 en 4 op evenwichtige wijze over de groepsreddingmiddelen wordt verdeeld.

Voorschrift 11

Verzamel- en inschepingsvoorzieningen

1 Reddingboten en reddingvlotten waarvoor goedgekeurde tewaterlatingsmiddelen zijn voorgeschreven, moeten zo dicht mogelijk bij de ruimten voor accommodatie en dienstruimten zijn geplaatst.

2 De verzamelplaatsen moeten dicht bij de inschepingsplaatsen worden aangebracht. Elke verzamelplaats moet voldoende ruimte hebben om alle daarvoor aangewezen personen te kunnen bevatten.

3 Verzamel- en inschepingsplaatsen moeten gemakkelijk toegankelijk zijn vanuit de ruimten voor accommodatie en werkruimten.

4 Verzamel- en inschepingsplaatsen moeten voldoende verlicht worden; deze verlichting moet worden geleverd door de elektrische noodkrachtbron vereist in Voorschrift II-1/42 of II-1/43, naar gelang van toepassing.

5 Gangen, trappen en uitgangen die toegang geven tot de verzamel- en inschepingsplaatsen moeten zijn verlicht. Deze verlichting moet kunnen worden geleverd door de elektrische noodkrachtbron vereist in Voorschrift II-1/42 of II-1/43, naar gelang van toepassing.

6 Verzamel- en inschepingsplaatsen voor strijkbare groepsreddingmiddelen moeten zo zijn ingericht dat het mogelijk is om een gewonde op een draagbaar in het groepsreddingmiddel te plaatsen.

7 Op iedere tewaterlatingsplaats of op iedere twee naast elkaar gelegen tewaterlatingsplaatsen moet een inschepingsladder zijn die voldoet aan de eisen van Voorschrift 48.7, bestaande uit één lengte die onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en met een slagzij van niet minder dan 15° naar iedere zijde, vanaf het dek op het water bij geringste diepgang reikt. De Administratie kan echter toestaan dat dergelijke ladders vervangen worden door goedgekeurde middelen om toegang te verschaffen tot de groepsreddingmiddelen wanneer deze in het water liggen, op voorwaarde dat er ten minste één inschepingsladder aan iedere kant van het schip is. Voor de reddingvlotten vereist in Voorschrift 26.1.4 kunnen andere middelen voor ontscheping worden toegestaan.

8 Waar nodig moeten middelen aanwezig zijn om de strijkbare groepsreddingmiddelen tegen het scheepsboord te brengen en daar te houden opdat personen veilig kunnen worden ontscheept.

Voorschrift 12

Tewaterlatingsplaatsen

Om het veilig te water laten te waarborgen, moet de opstelling van de tewaterlatingsplaatsen zodanig zijn dat bijzondere aandacht wordt geschonken aan de afstand tot de schroef en de sterk terugwijkende gedeelten van de romp en dat de groepsreddingmiddelen, behalve groepsreddingmiddelen speciaal ontworpen voor de vrije val zoveel mogelijk langs het verticale gedeelte van de zijde van het schip afgevierd kunnen worden. Bij plaatsing op het voorschip moeten zij op een beschermde plaats achter het aanvaringsschot zijn opgesteld en, in dit verband, moet de Administratie bijzondere aandacht schenken aan de sterkte van het tewaterlatingsmiddel.

Voorschrift 13

Plaatsing van groepsreddingmiddelen

1 Ieder groepsreddingmiddel moet worden geplaatst:

.1 zodanig dat noch het groepsreddingmiddel noch de plaatsingsvoorzieningen de werking van enig ander groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot op een andere tewaterlatingsplaats belemmeren;

.2 zo laag mogelijk boven het wateroppervlak als veilig en uitvoerbaar is en in het geval van een groepsreddingmiddel, anders dan een werpreddingvlot, op een zodanige plaats dat het groepsreddingmiddel op een inschepingsplaats komt van niet minder dan 2 m boven de waterlijn van het schip in geladen toestand, onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en een slagzij tot 20° naar iedere kant of tot die hoek waarbij de rand van het bovenste doorlopende dek onder water raakt, welk van beide het kleinste is;

.3 zodat het voortdurend bedrijfsklaar is zodat twee bemanningsleden binnen 5 minuten het voor ontschepen en te water laten kunnen klaarmaken;

.4 zodat het volledig uitgerust is als voorgeschreven in dit Hoofdstuk;

.5 voor zover uitvoerbaar, in een voor schade door brand en explosie veilige en beschermde plaats.

2 Reddingboten die langs de scheepszijden gevierd worden, moeten zo ver mogelijk voor de schroef worden geplaatst. Op vrachtschepen van 80 m lengte en meer doch minder dan 120 m lengte moet iedere reddingboot zo worden geplaatst, dat de achterkant van de reddingboot ten minste de reddingbootlengte voor de schroef heeft. Op vrachtschepen van 120 m lengte en meer en op passagiersschepen van 80 m lengte en meer moet iedere reddingboot zo worden geplaatst dat de achterkant van de reddingboot niet minder dan anderhalf maal de reddingbootlengte voor de schroef heeft. Waar toepasselijk moet het op het schip zo

worden ingedeeld dat de reddingboten op hun opstellingsplaatsen beschermd zijn tegen schade door overkomend water.

3 Reddingboten moeten zijn opgesteld verbonden met de tewaterlatingsmiddelen.

4 In aanvulling op het bepaalde in de Voorschriften 23 en 29 moeten reddingvlotten zodanig worden geplaatst dat het mogelijk is ze met de hand van hun sjorringen te ontdoen.

5 Strijkbare reddingvlotten moeten binnen bereik van hijshaken worden geplaatst, tenzij er overbrengingsmiddelen zijn aangebracht, die niet buiten werking raken binnen de gestelde normen van kop- of stuurlast en slagzij zoals omschreven in paragraaf 1.2 of door de scheepsbeweging of door het uitvallen van de elektriciteit.

6 Werpreddingvlotten moeten klaar voor overbrenging voor het te water laten aan iedere zijde van het schip worden opgesteld, tenzij de reddingvlotten met gezamenlijke capaciteit, als voorgeschreven in Voorschrift 26.1, om aan iedere zijde te water gelaten te kunnen worden, ook aan iedere zijde van het schip geplaatst zijn.

Voorschrift 14

Plaatsing van hulpverleningsboten

Hulpverleningsboten moeten worden geplaatst:

.1 zodat ze voortdurend bedrijfsklaar zijn voor tewaterlating in niet meer dan 5 minuten;

.2 op een plaats die geschikt is voor het te water laten en het terugplaatsen;

.3 zodanig dat noch de hulpverleningsboten noch de plaatsingsvoorzieningen de werking van een ander groepsreddingmiddel op een andere tewaterlatingsplaats belemmeren;

.4 overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 13, indien ze tevens reddingboot zijn.

Voorschrift 15

Voorzieningen voor tewaterlating en terugzetten van groepsreddingmiddelen

1 Tewaterlatingsmiddelen die voldoen aan de eisen van Voorschrift 48 moeten beschikbaar zijn voor alle groepsreddingmiddelen behalve voor:

.1 groepsreddingmiddelen waarin wordt ingescheept vanaf een plaats aan dek op minder dan 4,5 m boven de waterlijn in ballasttoestand en die:

.1.1 een gewicht hebben van niet meer dan 185 kg; of

.1.2 geplaatst zijn voor het te water laten vanaf de opstellingsplaats onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast tot 10° en met een slagzij van het schip van niet minder dan 20° naar iedere kant.

.2 groepsreddingmiddelen die een gewicht hebben van niet meer dan 185 kg en die aan boord zijn boven de groepsreddingmiddelen ten behoeve van 200% van het aantal opvarenden.

2 Elke reddingboot moet zijn voorzien van een middel dat de reddingboot te water kan laten en weer terug kan zetten.

3 De middelen voor het te water laten en terugzetten moeten zo zijn uitgevoerd dat de bediener daarvan in staat is te allen tijde het groepsreddingmiddel bij het te water laten en voor de reddingboten tevens bij het terugzetten, van boord af gade te slaan.

4 Voor gelijksoortige groepsreddingmiddelen aan boord van een schip mag uitsluitend één type ontkoppelingsmechanisme worden gebruikt.

5 Het gereedmaken en bedienen van een groepsreddingmiddel op een tewaterlatingsplaats mag het gereedmaken en bedienen van andere groepsreddingsmiddelen of hulpverleningsboten op andere tewaterlatingsplaatsen niet belemmeren.

6 Lopers, waar toegepast, moeten lang genoeg zijn om met de groepsreddingmiddelen het water te kunnen bereiken vanaf het schip met geringste diepgang onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en een slagzij van niet minder dan 20° naar iedere kant.

7 Gedurende het klaarmaken en te water laten, moeten het groepsreddingmiddel, het daarbij behorende tewaterlatingsmiddel en de omgeving van het wateroppervlak waarin het zal worden afgevierd voldoende verlicht worden met licht dat geleverd wordt door de elektrische noodkrachtbron vereist ingevolge Voorschrift II-1/42 of II-1/43, welk van beide van toepassing is.

8 Er moeten middelen beschikbaar zijn om te voorkomen dat waterlozing op de groepsreddingmiddelen plaatsvindt gedurende „schip verlaten".

9 Wanneer er gevaar bestaat dat de groepsreddingmiddelen beschadigd zullen worden door de vleugels van de scheepsstabilisatoren, moeten er middelen beschikbaar zijn, gevoed door een noodkrachtbron, om die vleugels binnenboord te brengen; op de brug moet een aanwijzer bekrachtigd door een noodkrachtbron beschikbaar zijn om de stand van de stabilisatorvleugels aan te geven.

10 Wanneer reddingboten, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 42 of 43, aan boord zijn dan dient een middenleider tussen de davitkoppen te zijn aangebracht voorzien van niet minder dan twee reddinglijnen die lang genoeg zijn om tot op het water te reiken bij geringste diepgang

van het schip onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast en met een slagzij van niet minder dan 20° naar iedere kant.

Voorschrift 16

Voorzieningen voor inscheping in, tewaterlating en terugzetten van hulpverleningsboten

1 De voorzieningen voor inscheping in en tewaterlating van hulpverleningsboten moeten zo zijn uitgevoerd dat in de kortst mogelijke tijd in de hulpverleningsboot kan worden ingescheept en deze te water kan worden gelaten.

2 Indien de hulpverleningsboot een van de groepsreddingmiddelen van het schip is dan moeten de inschepingsvoorzieningen en de tewaterlatingsplaats voldoen aan de bepalingen van de Voorschriften 11 en 12.

3 De tewaterlatingsvoorzieningen moeten voldoen aan de bepalingen van Voorschrift 15. Alle hulpverleningsboten moeten echter in staat zijn om te water gelaten te worden, waar nodig met gebruikmaking van een vanglijn, terwijl het schip met een snelheid tot 5 knopen in kalm water vooruit vaart.

4 Het snel terugzetten van de hulpverleningsboot met de volledige bezetting en de volledige uitrusting moet mogelijk zijn. Indien de hulpverleningsboot tevens reddingboot is, dan moet snel terugzetten mogelijk zijn met de boot die beladen is met de uitrusting van de reddingboot en de goedgekeurde bezetting van de hulpverleningsboot van ten minste 6 personen.

Voorschrift 17

Lijnwerptoestellen

Een lijnwerptoestel dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 49 moet aan boord zijn.

Voorschrift 18

Instructies en oefeningen „schip-verlaten"

1 Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen.

2 Handleidingen
In iedere eetsalon en recreatieruimte voor de bemanning of in iedere bemanningshut moet een handleiding voor oefeningen voorhanden zijn, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 51.

3 Verlaatrollen en oefeningen

3.1 Ieder bemanningslid moet aan ten minste één verlaatrol en één brandrol in de maand deelnemen. De oefeningen voor de bemanning moeten plaatsvinden binnen 24 uur nadat het schip een haven heeft verlaten wanneer meer dan 25% van de bemanning in de voorafgaande maand niet heeft deelgenomen aan een verlaat- en brandrol aan boord van het desbetreffende schip. De Administratie kan andere regelingen, die ten minste gelijkwaardig zijn, aanvaarden voor die soorten schepen waarvoor deze onuitvoerbaar zijn.

3.2 Aan boord van een schip dat een internationale reis, geen korte internationale reis, maakt moet de verlaatrol voor de passagiers binnen 24 uur na inscheping plaatsvinden. De passagiers moeten worden voorgelicht over het gebruik van reddinggordels en de te verrichten handelingen in geval van nood. Indien er slechts een klein aantal passagiers inscheept in een haven nadat de verlaatrol reeds gehouden werd, dan is het voldoende om, in plaats van opnieuw verlaatrol te houden, de aandacht van deze passagiers te vestigen op de instructies bij noodgevallen, die vereist zijn ingevolge de Voorschriften 8.2 en 8.4.

3.3 Wanneer op een schip dat een korte internationale reis maakt de verlaatrol niet bij vertrek wordt gehouden, moet de aandacht van de passagiers worden gevestigd op de instructies bij noodgevallen, die vereist zijn ingevolge de Voorschriften 8.2 en 8.4.

3.4 Iedere oefening schip-verlaten moet omvatten:

.1 het oproepen van passagiers en bemanning naar hun verzamelplaats door middel van het alarmsysteem vereist in Voorschrift 6.4.2 en het zich ervan verzekeren dat zij op de hoogte zijn gebracht van de gang van zaken bij het schip-verlaten, zoals vermeld in de verlaatrol;

.2 het melden bij de verzamelplaatsen en het voorbereiden op de taken genoemd in de verlaatrol;

.3 controle op de passende kleding van passagiers en bemanning;

.4 controle of de reddinggordels goed zijn aangetrokken;

.5 het afvieren van ten minste één reddingboot nadat deze voor het afvieren is gereed gemaakt;

.6 het starten en laten draaien van de reddingbootmotor;

.7 het bedienen van de kranen voor de strijkbare reddingvlotten.

3.5 Voor zover uitvoerbaar moeten bij achtereenvolgende oefeningen verschillende reddingboten worden afgevierd overeenkomstig het bepaalde in Voorschrift 3.4.5.

3.6 Voor zover uitvoerbaar moeten de oefeningen worden uitgevoerd alsof er een daadwerkelijke noodsituatie heerst.

3.7 Iedere reddingboot moet ten minste eenmaal in de drie maanden tijdens een verlaatrol met de voor de bediening aangewezen bemanning aan boord worden te water gelaten en er moet mee worden gemanoeuvreerd. Voor schepen die korte internationale reizen maken kan de Administratie toestaan om de reddingboten aan één zijde niet te water te laten wanneer de ligplaatsvoorzieningen in de haven en het vaarpatroon het te water laten aan die zijde niet mogelijk maken. Al deze

reddingboten moeten echter éénmaal per drie maanden afgevierd en jaarlijks te water gelaten worden.

3.8 Voor zover dat redelijk en uitvoerbaar is moeten hulpverleningsboten, anders dan reddingboten die tevens hulpverleningsboten zijn, iedere maand met hun aangewezen bemanning worden te water gelaten en er moet mee worden gemanoeuvreerd. In ieder geval moet ten minste éénmaal in de drie maanden aan deze eis worden voldaan.

3.9 Wanneer oefeningen met het te water laten van de reddingboot en hulpverleningsboot gehouden worden met een vaartlopend schip, dan moeten deze oefeningen in verband met de gevaren die daaraan verbonden zijn uitsluitend uitgevoerd worden in beschut water en onder toezicht staan van een officier met ervaring in dergelijke oefeningen.

3.10 De noodverlichting ten behoeve van het verzamelen en het schipverlaten moet bij iedere verlaatrol worden beproefd.

4 Oefening en instructie aan boord

4.1 De oefening aan boord in het gebruik van de reddingmiddelen van het schip, met inbegrip van de uitrusting van de groepsreddingmiddelen, moet zo snel mogelijk worden gegeven echter uiterlijk 2 weken nadat een bemanningslid aan boord is gekomen. Wanneer echter het bemanningslid op een regelmatig aflosschema aan boord is geplaatst, moet deze opleiding worden gegeven binnen 2 weken nadat hij voor het eerst aan boord is gekomen.

4.2 Met dezelfde tussenpozen als de oefeningen moet instructie in het gebruik van de reddingmiddelen van het schip en het overleven op zee worden gegeven. Individuele instructie kan verschillende onderdelen van het reddingsysteem van het schip omvatten, maar alle reddinguitrusting en -middelen van het schip moeten binnen een tijdsbestek van 2 maanden zijn behandeld. Ieder bemanningslid moet instructie krijgen die ten minste bestaat uit:

.1 behandeling en gebruik van opblaasbare reddingvlotten van het schip;

.2 problemen in verband met hypothermie, eerste hulp bij hypothermie en andere toepasselijke handelingen van eerste hulp;

.3 bijzondere instructies die nodig zijn voor het gebruik van reddingmiddelen bij zwaar weer en hoge zeeën.

4.3 Oefeningen aan boord in het gebruik van strijkbare reddingvlotten op schepen die met dergelijke middelen zijn uitgerust, moeten met tussenpozen van niet meer dan 4 maanden plaatsvinden. Wanneer uitvoerbaar moeten deze bestaan uit het opblazen en het afvieren van het reddingvlot. Het reddingvlot kan een speciaal reddingvlot zijn dat uitsluitend bestemd wordt voor oefeningen en dat geen deel uitmaakt van de reddingmiddelen van het schip; een dergelijk speciaal reddingvlot moet duidelijk als zodanig gemerkt zijn.

5 Aantekening

De data waarop oefeningen worden gehouden, bijzonderheden van de verlaat- en brandrol, oefeningen met andere reddingmiddelen en oplei-

ding aan boord moeten in het scheepsdagboek (dat door de Administratie voorgeschreven kan worden), worden opgetekend. Wanneer een volledige verlaatrol, oefening of instructie niet op de vastgestelde tijd plaatsvindt, dan moet dat worden opgetekend in het dagboek, waarbij vermeld moet worden onder welke omstandigheden en in welke mate de rol, oefening of instructie wel is gehouden.

Voorschrift 19

Gereedheid voor gebruik, onderhoud en inspecties

1 Dit voorschrift is van toepassing op alle schepen. Aan de eisen van de paragrafen 3 en 6.2 moet, voor zover uitvoerbaar, worden voldaan op schepen gebouwd vóór 1 juli 1986.

2 Gereedheid voor gebruik
Voordat het schip de haven verlaat en gedurende de gehele reis moeten alle reddingmiddelen in goede staat verkeren en voor onmiddellijk gebruik gereed zijn.

3 Onderhoud
3.1 Er moeten instructies zijn zoals omschreven in Voorschrift 52 ten aanzien van het onderhoud van de reddingmiddelen aan boord en het onderhoud moet dienovereenkomstig worden uitgevoerd.
3.2 In plaats van de in paragraaf 3.1 voorgeschreven instructies kan de Administratie een voor het schip opgesteld onderhoudsprogramma toestaan, waarin de eisen van Voorschrift 52 zijn opgenomen.

4 Onderhoud van de lopers
Lopers die bij het afvieren van de reddingmiddelen worden gebruikt, moeten met tussenpozen van niet meer dan 30 maanden eind voor eind gekeerd worden en moeten worden vernieuwd wanneer ze gebreken vertonen dan wel na ten hoogste 5 jaar, welke van beide termijnen het kortst is.

5 Reserveonderdelen en reparatiegereedschap
Er moeten reserveonderdelen en reparatiegereedschap zijn voor de reddingmiddelen en hun bestanddelen, die onderhevig zijn aan uitzonderlijke slijtage of intering en regelmatig vervangen dienen te worden.

6 Wekelijkse inspectie
De volgende beproevingen en inspecties moeten wekelijks worden uitgevoerd:
.1 visuele inspectie van alle groepsreddingmiddelen, hulpverleningsboten en tewaterlatingsmiddelen ten einde te verzekeren dat deze gereed voor gebruik zijn;
.2 de motoren in alle reddingboten en hulpverleningsboten moeten in voor- en achteruit stand in totaal ten minste 3 minuten lopen mits de omgevingstemperatuur hoger is dan de minimumtemperatuur vereist om de motor te kunnen starten.

In bijzondere omstandigheden kan de Administratie voor schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 ontheffing van deze bepaling verlenen;

.3 beproeving van het systeem voor het geven van algemeen alarm.

7 Maandelijkse inspecties

De inspectie van de reddingmiddelen met inbegrip van de reddingbootuitrusting moet maandelijks worden uitgevoerd waarbij gebruik moet worden gemaakt van de in Voorschrift 52.1 vereiste controlelijst ten einde te verzekeren dat deze volledig zijn en in goede staat verkeren. Een verslag van de inspectie moet in het logboek worden opgenomen.

8 Herkeuring van opblaasbare reddingvlotten, opblaasbare reddinggordels en hulpverleningsboten in opgeblazen toestand

8.1 Ieder opblaasbaar reddingvlot en iedere opblaasbare reddinggordel moet een herkeuring ondergaan:

.1 met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In die gevallen waarin het juist en redelijk lijkt, kan de Administratie deze periode echter verlengen tot 17 maanden;

.2 in een goedgekeurd keuringsstation, dat bevoegd is deze herkeuring te verrichten, over passende keuringsvoorzieningen beschikt, en uitsluitend gebruik maakt van daartoe opgeleid personeel.[1])

8.2 Alle reparaties en onderhoud aan hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de aanwijzingen van de fabrikant. Nood-reparaties kunnen aan boord van het schip worden uitgevoerd; permanente reparaties echter moeten worden verricht in een goedgekeurd keuringsstation.

9 Periodieke herkeuring van de automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen

De periodieke herkeuring van de automatische hydrostatische ontkoppelingsmechanismen moet worden verricht:

.1 met tussenpozen van ten hoogste 12 maanden. In die gevallen waarin het juist en redelijk lijkt, kan de Administratie deze periode echter verlengen tot 17 maanden;

.2 in een keuringsstation dat bevoegd is deze herkeuring te verrichten, over passende keuringsvoorzieningen beschikt, en uitsluitend gebruik maakt van daartoe opgeleid personeel.

---

[1]) Verwezen wordt naar de „Aanbeveling inzake de goedkeuringsvoorwaarden voor keuringsstations voor opblaasbare reddingvlotten" door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.333(IX).

AFDELING II – PASSAGIERSSCHEPEN
(Aanvullende eisen)

Voorschrift 20

Groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1 Groepsreddingmiddelen

1.1 Passagiersschepen die internationale reizen maken die geen korte internationale reizen zijn, moeten aan boord hebben:

.1 aan elke zijde reddingboten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 42, 43 of 44 en die per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 50% van het totale aantal opvarenden. De Administratie kan toestaan dat reddingboten worden vervangen door reddingvlotten met dezelfde totale capaciteit met dien verstande dat aan elke zijde van het schip nimmer minder reddingboten mogen zijn geplaatst dan voldoende is om 37,5% van het totale aantal opvarenden op te nemen. De reddingvlotten moeten voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en moeten door tewaterlatingsmiddelen, gelijkelijk verdeeld over elke zijde, worden bediend; en

.2 bovendien, reddingvlotten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en die gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 25% van het totale aantal opvarenden. Deze reddingvlotten moeten worden bediend door ten minste één tewaterlatingsmiddel aan elke zijde, waartoe die welke ingevolge paragraaf 1.1.1 aan boord moeten zijn gerekend kunnen worden of door als gelijkwaardig goedgekeurde middelen die aan beide zijden kunnen worden gebruikt. De plaatsing van deze reddingvlotten behoeft echter niet te voldoen aan de eisen van Voorschrift 13.5.

1.2 Passagiersschepen die korte internationale reizen maken en voldoen aan de bijzondere eisen voor de waterdichte indeling voorgeschreven in Voorschrift II-1/6.5 moeten aan boord hebben:

.1 reddingboten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 42, 43 of 44, voor zover uitvoerbaar gelijkelijk verdeeld over beide zijden van het schip en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 30% van het totale aantal opvarenden en reddingvlotten, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en gezamenlijk voldoende ruimte bieden opdat te zamen met de capaciteit van de reddingboten, de groepsreddingmiddelen voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. De reddingvlotten moeten worden bediend door tewaterlatingsmiddelen gelijkelijk verdeeld over beide zijden van het schip; en

.2 bovendien, reddingvlotten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan ten minste 25% van het totale aantal opvarenden. Deze reddingvlotten moeten worden bediend door ten minste één tewaterlatingsmiddel aan elke zijde waartoe die welke ingevolge paragraaf 1.2.1 aan boord moeten zijn gerekend kunnen worden of door als gelijkwaardig goedgekeurde mid-

delen die aan beide zijden kunnen worden gebruikt. De plaatsing van deze reddingvlotten behoeft echter niet te voldoen aan de eisen van Voorschrift 13.5.

1.3 Passagiersschepen die korte internationale reizen maken en niet voldoen aan de bijzondere eisen voor de waterdichte indeling voorgeschreven in Voorschrift II-1/6.5 moeten groepsreddingmiddelen aan boord hebben, die voldoen aan de eisen van paragraaf 1.1.

1.4 Alle groepsreddingmiddelen die vereist zijn om het totale aantal opvarenden te ontschepen, moeten met hun totale bezetting aan personen en uitrusting te water gelaten kunnen worden binnen een tijdvak van 30 minuten gerekend van het tijdstip waarop het sein ,,schip-verlaten'' wordt gegeven.

1.5 Passagiersschepen van minder dan 500 ton en een totaal aantal opvarenden van minder dan 200 kunnen in plaats van te voldoen aan het bepaalde in de paragrafen 1.1, 1.2 of 1.3, voldoen aan het volgende:

.1 zij moeten aan elke zijde van het schip reddingvlotten hebben, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en per zijde gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden;

.2 tenzij de reddingvlotten vereist in paragraaf 1.5.1, gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden moeten extra reddingvlotten worden geplaatst zodat de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt voor 150% van het totale aantal opvarenden;

.3 indien de hulpverleningsboot vereist in paragraaf 2.2, tevens een reddingboot is, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 42, 43 of 44 dan mag deze gerekend worden tot de gezamenlijke capaciteit vereist in paragraaf 1.5.1, mits de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt voor ten minste 150% van het totale aantal opvarenden;

.4 ingeval één van de groepsreddingmiddelen verloren gaat of in het ongerede raakt, moeten er voldoende groepsreddingmiddelen voor gebruik aan elke zijde beschikbaar zijn voor het totale aantal opvarenden.

2 Hulpverleningsboten

2.1 Passagiersschepen van 500 ton en meer moeten aan iedere zijde van het schip ten minste één hulpverleningsboot hebben, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 47.

2.2 Passagiersschepen van minder dan 500 ton moeten ten minste één hulpverleningsboot aan boord hebben, die voldoet aan de eisen van Voorschrift 47.

2.3 Een reddingboot kan worden aanvaard als hulpverleningsboot mits deze ook voldoet aan de eisen voor een hulpverleningsboot.

3 Begeleiding van reddingvlotten

3.1 Er moet een voldoende aantal reddingboten en hulpverleningsboten zijn geplaatst aan boord van passagiersschepen om er bij het ontschepen van het totale aantal opvarenden verzekerd van te zijn dat iedere reddingboot of hulpverleningsboot niet meer dan zes reddingvlotten behoeft te begeleiden.

3.2 Er moet een voldoende aantal reddingboten en hulpverleningsboten zijn geplaatst aan boord van passagiersschepen die korte internationale reizen maken en die voldoen aan de bijzondere eisen voor de waterdichte indeling voorgeschreven in Voorschrift II-1/6.5, om er bij het ontschepen van het totale aantal opvarenden verzekerd van te zijn dat iedere reddingboot of hulpverleningsboot niet meer dan negen reddingvlotten behoeft te begeleiden.

Voorschrift 21

Persoonlijke reddingmiddelen

1 Reddingboeien

1.1 Een passagierschip moet niet minder reddingboeien die voldoen aan de eisen van de Voorschriften 7.1 en 31, aan boord hebben dan is voorgeschreven in de onderstaande tabel:

Lengte in meters	Minimum aantal reddingboeien
minder dan 60	8
60 en minder dan 120	12
120 en minder dan 180	13
180 en minder dan 240	24
240 en meer	30

1.2 Niettegenstaande de eisen van Voorschrift 7.1.3 moeten passagiersschepen met een lengte van minder dan 60 m ten minste 6 reddingboeien voorzien van zelfontbrandend licht aan boord hebben.

2 Reddinggordels

Behalve de reddinggordels voorgeschreven in Voorschrift 7.2, moet ieder passagiersschip voor ten minste 5% van het totale aantal opvarenden extra aan reddinggordels aan boord hebben. Deze reddinggordels moeten op opvallende plaatsen aan dek of bij de verzamelplaatsen zijn geborgen.

3 Lichten op reddinggordels

3.1 Dit Voorschrift is van toepassing op alle passagiersschepen. Ten aanzien van passagiersschepen die gebouwd zijn vóór 1 juli 1986 zijn de eisen van deze paragraaf uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

3.2 Op passagiersschepen die internationale reizen maken die geen korte internationale reizen zijn, moet iedere reddinggordel zijn voorzien van een licht, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 32.3.

4 Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies

4.1 Deze paragraaf is van toepassing op alle passagiersschepen. Ten aanzien van passagiersschepen die gebouwd zijn vóór 1 juli 1986 zijn de eisen van deze paragraaf uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

4.2 Passagiersschepen moeten voor iedere reddingboot aan boord ten

minste 3 overlevingspakken hebben die voldoen aan de eisen van Voorschrift 33, en daarnaast voor elke persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is berekend en waarvoor geen overlevingspak is een hulpmiddel tegen warmteverlies, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 34. Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet aan boord te zijn:

.1 voor personen waarvoor in geheel of gedeeltelijk overdekte reddingboten ruimte is; of

.2 indien het schip voortdurend reizen maakt in gebieden met een warm klimaat waar, naar het oordeel van de Administratie, hulpmiddelen tegen warmteverlies niet nodig zijn.

4.3 De bepalingen van paragraaf 4.2.1 zijn tevens van toepassing op geheel of gedeeltelijk overdekte reddingboten die niet voldoen aan de eisen van Voorschrift 42, 43 of 44 indien deze zijn geplaatst op schepen die vóór 1 juli 1986 zijn gebouwd.

Voorschrift 22

Voorzieningen voor inscheping in groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1 Op passagiersschepen moeten de voorzieningen ten behoeve van het inschepen van groepsreddingmiddelen zo zijn ontworpen dat:

.1 alle reddingboten ingescheept en te water gelaten kunnen worden hetzij vanaf de opstellingsplaats, hetzij vanaf het inschepingsdek maar niet van beide;

.2 strijkbare reddingvlotten ingescheept en te water gelaten kunnen worden vanaf een plaats direct naast de opstellingsplaats of vanaf een plaats waarheen in overeenstemming met de eisen van Voorschrift 13.5 het reddingvlot wordt overgebracht voorafgaand aan het te water laten.

2 De voorzieningen van de hulpverleningsboot moeten zodanig zijn dat de hulpverleningsboot rechtstreeks vanaf de opstellingsplaats kan worden bemand en te water gelaten met het daartoe aangewezen aantal bemanningsleden aan boord. Niettegenstaande de eisen in paragraaf 1.1 moeten de voorzieningen van de hulpverleningsboot, indien deze tevens reddingboot is en de andere reddingboten vanaf een inschepingsdek worden ingescheept, zodanig zijn dat de hulpverleningsboot ook ingescheept en te water gelaten kan worden vanaf het inschepingsdek.

Voorschrift 23

Plaatsing van de reddingvlotten

Op passagiersschepen moet elk reddingvlot geplaatst zijn met zijn vanglijn permanent aan het schip bevestigd en met een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan de eisen van Voorschrift 38.6 en wel zo,

voor zover dat uitvoerbaar is, dat wanneer het schip zinkt het reddingvlot vrij opdrijft en, indien opblaasbaar, het reddingvlot automatisch opgeblazen wordt.

Voorschrift 24

Verzamelplaatsen

Ieder passagiersschip moet niet alleen voldoen aan het bepaalde in Voorschrift 11, maar daarnaast verzamelplaatsen hebben die:

.1 in de nabijheid van de inschepingsplaatsen zijn en voor de passagiers daarheen direct toegang bieden, tenzij deze dezelfde zijn;

.2 voldoende ruimte hebben om de passagiers bijeen te brengen en hun aanwijzingen te geven.

Voorschrift 25

Oefeningen

1 Dit voorschrift is van toepassing op alle passagiersschepen.

2 Op passagiersschepen moet iedere week een verlaatrol en een brandrol worden gehouden.

AFDELING III - VRACHTSCHEPEN
(Aanvullende eisen)

Voorschrift 26

Groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten

1 Groepsreddingmiddelen

1.1 Vrachtschepen moeten aan boord hebben:

.1 één of meer reddingboten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 44 en per zijde van het schip gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. De Administratie kan echter toestaan dat vrachtschepen, met uitzondering van olietankschepen, chemicaliëntankschepen en gasschepen, die onder gunstige klimatologische omstandigheden en in geschikte gebieden varen, reddingboten aan boord hebben die voldoen aan de eisen van Voorschrift 43, mits de grenzen van het vaargebied op het Uitrustingscertificaat voor Vrachtschepen worden vermeld; en

.2 bovendien één of meer reddingvlotten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40, aan beide zijden van het schip te water gelaten kunnen worden en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. Indien reddingvlotten niet gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te

water gelaten te worden, dan moet de totale beschikbare ruimte aan elke zijde voldoende zijn om het totale aantal opvarenden op te nemen.

1.2 In plaats van te voldoen aan het bepaalde in paragraaf 1.1 mogen vrachtschepen aan boord hebben:

.1 één of meer reddingboten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 44, door middel van vrije val ook over de achtersteven van het schip te water gelaten kunnen worden, en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden; en

.2 bovendien één of meer reddingvlotten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en aan elke zijde van het schip gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. De reddingvlotten aan ten minste één zijde van het schip dienen bediend te worden door een tewaterlatingsmiddel.

1.3 In plaats van te voldoen aan het bepaalde in paragraaf 1.1 of 1.2 mogen vrachtschepen, anders dan olietankschepen, chemicaliëntankschepen en gasschepen, met een lengte van minder dan 85 m voldoen aan het volgende:

.1 zij moeten aan iedere zijde van het schip één of meer reddingvlotten hebben die voldoen aan de eisen van Voorschrift 39 of 40 en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden.

.2 tenzij de reddingvlotten vereist ingevolge paragraaf 1.3.1 gemakkelijk van de ene zijde van het schip naar de andere kunnen worden overgebracht om te water gelaten te worden, moeten er extra reddingvlotten worden geplaatst zodat de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt voor 150% van het totale aantal opvarenden.

.3 indien de hulpverleningsboot vereist ingevolge paragraaf 2 tevens een reddingboot is dle voldoet aan de eisen van Voorschrift 43 of 44, dan mag deze gerekend worden tot de gezamenlijke capaciteit vereist in paragraaf 1.3.1, mits de totale capaciteit die aan elke zijde beschikbaar is, voldoende ruimte biedt voor ten minste 150% van het totale aantal opvarenden.

.4 ingeval één van de groepsreddingmiddelen verloren gaat of in het ongerede raakt, moeten er voldoende groepsreddingmiddelen voor gebruik aan elke zijde beschikbaar zijn voor het totale aantal opvarenden.

1.4 Op vrachtschepen waarop de groepsreddingmiddelen meer dan 100 m van de voor- of achtersteven zijn geplaatst, moet behalve de reddingvlotten vereist ingevolge de paragrafen 1.1.2 en 1.2.2 een reddingvlot zover mogelijk naar voren of naar achteren of één zover mogelijk naar voren en een ander zover mogelijk naar achteren geplaatst worden als redelijk en uitvoerbaar is. Niettegenstaande de eisen van Voorschrift 29, mogen deze reddingvlotten goed vastgezet zijn, maar zo dat deze met de hand ontkoppeld kunnen worden; deze reddingvlotten behoeven niet van het strijkbare type te zijn.

1.5 Met uitzondering van de groepsreddingmiddelen genoemd in Voorschrift 15.1.1 moeten alle groepsreddingmiddelen, die zijn voorgeschreven om voldoende ruimte te bieden aan het totale aantal opvaren-

den, met hun volledige bezetting en volledige uitrusting te water gelaten kunnen worden binnen een tijdvak van 10 minuten gerekend van het tijdstip waarop het sein „schip-verlaten" wordt gegeven.

1.6 Chemicaliëntankschepen en gasschepen die ladingen vervoeren die giftige dampen of gassen[1]) afgeven, moeten in plaats van reddingboten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 43 of 44, reddingboten hebben die voldoen aan de eisen van Voorschrift 45.

1.7 Olietankschepen, chemicaliëntankschepen en gasschepen die ladingen vervoeren met een vlampunt van minder dan 60° C (closed cup test), moeten in plaats van de reddingboten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 43 of 44, reddingboten hebben die voldoen aan de eisen van Voorschrift 46.

2 Hulpverleningsboot

Vrachtschepen moeten ten minste één hulpverleningsboot die voldoet aan de eisen van Voorschrift 47 aan boord hebben. Indien een reddingboot ook voldoet aan de eisen voor een hulpverleningsboot, kan deze ook worden aanvaard als hulpverleningsboot.

3 Behalve hun reddingboten moeten vrachtschepen gebouwd vóór 1 juli 1986 uiterlijk 1 juli 1991 aan boord hebben:

.1 één of meer reddingvlotten die gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden. Deze reddingvlotten moeten zijn uitgerust met een sjorring of een gelijkwaardig middel van vastzetten dat het reddingvlot automatisch vrij laat opdrijven bij zinkend schip.

.2 als de groepsreddingmiddelen op meer dan 100 m van de voor- of achtersteven geplaatst zijn, moet behalve de reddingvlotten vereist ingevolge paragraaf 3.1 een reddingvlot zover mogelijk naar voren of naar achteren of één zover mogelijk naar voren en een ander zover mogelijk naar achteren geplaatst worden, als redelijk en uitvoerbaar is. Niettegenstaande de eisen van paragraaf 3.1 mogen deze reddingvlotten goed vastgezet zijn, maar zo dat ze met de hand ontkoppeld kunnen worden.

Voorschrift 27

Persoonlijke reddingmiddelen

1 Reddingboeien

1.1 Vrachtschepen moeten niet minder reddingboeien die voldoen

---

[1]) Verwezen wordt naar produkten ten aanzien waarvan bescherming van de luchtwegen bij vluchten in noodgevallen is vereist in Hoofdstuk 17 van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (IBC Code), door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.4(48) en in hoofdstuk 19 van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.5(48).

aan de eisen van de Voorschriften 7.1 en 31, aan boord hebben dan is voorgeschreven in de onderstaande tabel:

Lengte in meters	Minimum aantal reddingboeien
minder dan 100	8
100 en minder dan 150	10
150 en minder dan 200	12
200 en meer	14

1.2 Op tankschepen moeten de zelf-ontbrandende lichten, vereist in Voorschrift 7.1.3, van het elektrische-batterijtype zijn.

2 Lichten op reddinggordels

2.1 Deze paragraaf is van toepassing op alle vrachtschepen. Ten aanzien van vrachtschepen gebouwd vóór 1 juli 1986 zijn de eisen van deze paragraaf uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

2.2 Op vrachtschepen moet iedere reddinggordel zijn voorzien van een licht, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 32.3.

3 Overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies

3.1 Deze paragraaf is van toepassing op alle vrachtschepen. Ten aanzien van vrachtschepen gebouwd vóór 1 juli 1986 zijn de eisen van deze paragraaf uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

3.2 Vrachtschepen moeten voor iedere reddingboot aan boord ten minste 3 overlevingspakken hebben, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 33, of, indien de Administratie dat noodzakelijk en uitvoerbaar vindt, een overlevingspak, dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 33 voor iedere opvarende; het schip moet echter behalve de hulpmiddelen tegen warmteverlies vereist in de Voorschriften 38.5.1.24, 41.8.31 en 47.2.2.13 hulpmiddelen tegen warmteverlies, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 34, aan boord hebben voor de opvarenden die niet zijn voorzien van overlevingspakken. Deze overlevingspakken en hulpmiddelen tegen warmteverlies behoeven niet voorgeschreven te worden indien het schip:

.1 geheel overdekte reddingboten heeft die gezamenlijk voldoende ruimte bieden om aan iedere zijde van het schip het totale aantal opvarenden op te nemen; of

.2 geheel overdekte reddingboten heeft die door middel van vrije val over de achtersteven van het schip te water gelaten kunnen worden en gezamenlijk voldoende ruimte bieden aan het totale aantal opvarenden en die rechtstreeks vanaf de opstellingsplaats worden ingescheept en te water gelaten te zamen met de reddingvlotten die aan iedere zijde van het schip voldoende ruimte bieden om het totale aantal opvarenden op te nemen; of

.3 voortdurend reizen maakt in gebieden met een warm klimaat waar, naar het oordeel van de Administratie overlevingspakken niet nodig zijn.

3.3 Vrachtschepen die voldoen aan het bepaalde in Voorschrift 26.1.3 moeten overlevingspakken, die voldoen aan de eisen van Voorschrift 33 hebben voor alle opvarenden, tenzij het schip:

.1 strijkbare reddingvlotten heeft; of

.2 reddingvlotten heeft, die door middel van goedgekeurde gelijkwaardige middelen om aan beide zijden van het schip te kunnen worden gebruikt en waarvoor het niet noodzakelijk is via het water in het reddingvlot te komen; of

.3 voortdurend reizen maakt in gebieden met een warm klimaat waar, naar het oordeel van de Administratie overlevingspakken niet nodig zijn.

3.4 De overlevingspakken voorgeschreven in dit Voorschrift kunnen worden gebruikt om te voldoen aan het bepaalde in Voorschrift 7.3.

3.5 De geheel overdekte reddingboot bedoeld in de paragrafen 3.2.1 en 3.2.2 behoeft op vrachtschepen gebouwd vóór 1 juli 1986 niet te voldoen aan de eisen van Voorschrift 44.

Voorschrift 28

Voorzieningen voor inscheping in en tewaterlating van groepsreddingmiddelen

1 De voorzieningen voor het te water laten van de groepsreddingmiddelen van een vrachtschip moeten zo zijn ontworpen dat reddingboten ingescheept en te water gelaten kunnen worden vanaf de opstellingsplaats en dat strijkbare reddingvlotten ingescheept en te water gelaten kunnen worden vanaf een plaats direct naast de opstellingsplaats of vanaf een plaats waarheen in overeenstemming met de eisen van Voorschrift 13.5 het reddingvlot wordt overgebracht voorafgaand aan het te water laten.

2 Op vrachtschepen van 20.000 ton en meer moeten de reddingboten te water gelaten kunnen worden wanneer het schip een vaart vooruit loopt van 5 knopen in rustig water, waar nodig met gebruikmaking van een vanglijn.

Voorschrift 29

Plaatsing van de reddingvlotten

Op vrachtschepen moeten alle reddingvlotten met uitzondering van die vereist in Voorschrift 26.1.4, geplaatst zijn met de vanglijn permanent aan het schip bevestigd en met een voorziening voor vrij opdrijven die voldoet aan de eisen van Voorschrift 38.6 en wel zo, voor zover dat uitvoerbaar is, dat wanheer het schip zinkt het reddingvlot vrij opdrijft en, indien opblaasbaar, het reddingvlot automatisch opgeblazen wordt.

DEEL C – VOORSCHRIFTEN VOOR REDDINGMIDDELEN

AFDELING I – ALGEMEEN

Voorschrift 30

Algemene eisen voor reddingmiddelen

1 Paragraaf 2.7 is van toepassing op alle schepen. Ten aanzien van schepen gebouwd vóór 1 juli 1986 is paragraaf 2.7 uiterlijk 1 juli 1991 van toepassing.

2 Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald of tenzij naar het oordeel van de Administratie, rekening houdend met de bijzondere reizen die het schip voortdurend maakt, andere voorschriften passend zijn, moeten alle in dit deel voorgeschreven reddingmiddelen:

.1 vervaardigd zijn met goed vakmanschap en van deugdelijk materiaal;

.2 op de opstellingplaats niet worden aangetast bij luchttemperaturen tussen – 30°C en + 65°C;

.3 indien zij mogelijkerwijs tijdens gebruik in zeewater worden ondergedompeld, kunnen blijven werken bij temperaturen van het zeewater tussen – 1°C en + 30°C;

.4 waar van toepassing bestand zijn tegen verrotting, corrosie en niet overmatig aangetast worden door zeewater, olie of schimmel;

.5 bestand zijn tegen verslechtering wanneer blootgesteld aan het zonlicht;

.6 een goed zichtbare kleur hebben op alle delen die ontdekking kunnen bevorderen;

.7 voorzien zijn van lichtterugkaatsend materiaal op die plaatsen die ontdekking kunnen bevorderen en overeenkomstig de aanbevelingen van de Organisatie[1]);

.8 indien bij zeegang gebruikt, tot tevredenheid in dat milieu te kunnen werken.

3 De Administratie moet het tijdvak bepalen gedurende hetwelk reddingmiddelen die onderhevig zijn aan intering door veroudering aanvaardbaar blijven. Deze reddingmiddelen moeten zijn gemerkt met gegevens waarmede de leeftijd kan worden vastgesteld of de datum waarop zij vervangen moeten worden.

---

[1]) Verwezen wordt naar de „Aanbeveling inzake lichtterugkaatsende stroken" door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.274(VIII).

AFDELING II - PERSOONLIJKE REDDINGMIDDELEN

Voorschrift 31

Reddingboeien

1 Eisen waaraan reddingboeien moeten voldoen

Iedere reddingboei moet:

.1 een uitwendige middellijn hebben van niet meer dan 800 mm en een inwendige middellijn van niet minder dan 400 mm;

.2 zijn vervaardigd uit zelf opdrijvend materiaal dat deze eigenschap niet dankt aan biezen, kurkafval, kurkkorrels of enige andere korrelige stof zonder samenhang zomede van een luchtkast waarbij het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen;

.3 in staat zijn om ten minste 14,5 kg ijzer gedurende 24 uur in zoet water te kunnen dragen;

.4 een gewicht van ten minste 2,5 kg hebben;

.5 niet blijven branden of doorgaan met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest;

.6 zo zijn vervaardigd dat een val in het water vanaf de hoogte waarop deze boven de waterlijn in lichtste beladingstoestand wordt geplaatst of vanaf 30 m - welke de grootste is - wordt doorstaan zonder dat de gebruiksmogelijkheden of de er aan bevestigde onderdelen worden aangetast;

.7 indien bestemd voor gebruik bij snelwerkende ontkoppelingsinrichtingen die zijn aangebracht voor de zelfwerkende rooksignalen en zelfontbrandende lichten, voldoende gewicht hebben om de snelwerkende ontkoppelingsinrichtingen in werking te zetten of een gewicht van 4 kg - welke van beide het grootste is;

.8 zijn voorzien van een grijplijn, die ten minste 9,5 mm in doorsnee is en een lengte heeft van ten minste 4 maal de buitenste middellijn van de boei. De grijplijn moet op vier op onderling gelijke afstand liggende punten op de omtrek van de boei worden bevestigd en wel zodanig dat vier gelijke bochten worden gevormd.

2 Zelfontbrandende reddingboeilichten

Zelfontbrandende lichten, voorgeschreven ingevolge Voorschrift 7.1.3, moeten:

.1 zodanig zijn, dat zij niet door water kunnen worden gedoofd;

.2 onafgebroken in alle richtingen van de bovenste halve bol kunnen branden met een lichtsterkte van ten minste 2 cd. of flitslicht afgeven met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut met ten minste de overeenkomstige doeltreffende lichtsterkte;

.3 zijn voorzien van een krachtbron die gedurende ten minste 2 uur kan voldoen aan het bepaalde in paragraaf 2.2;

.4 een valproef als bepaald in paragraaf 1.6 kunnen doorstaan.

3 Zelfwerkende reddingboeirooksignalen

Zelfwerkende rooksignalen, voorgeschreven ingevolge Voorschrift 7.1.3 moeten:

.1 drijvend in kalm water gedurende ten minste 15 min. rook van een goed zichtbare kleur met gelijkmatige snelheid afgeven;

.2 niet explosief ontsteken en geen vlammen afgeven gedurende de gehele periode van rookafgifte door het signaal;

.3 in zeegang niet vollopen met water;

.4 rook blijven afgeven indien gedurende ten minste 10 seconden volledig in water ondergedompeld;

.5 een valproef als bepaald in paragraaf 1.6 kunnen doorstaan.

4 Drijvende reddinglijnen

Drijvende reddinglijnen voorgeschreven ingevolge Voorschrift 7.1.2 moeten:

.1 niet kinken;

.2 een doorsnee van niet minder dan 8 mm hebben;

.3 een breeksterkte van niet minder dan 5 kN hebben.

Voorschrift 32

Reddinggordels

1 Algemene eisen voor reddinggordels

1.1 Een reddinggordel moet niet blijven branden of doorgaan met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest.

1.2 Een reddinggordel moet zo zijn vervaardigd dat:

.1 deze na demonstratie, binnen 1 minuut op de juiste wijze en zonder hulp door een persoon kan worden aangedaan;

.2 deze binnenste buiten kan worden gedragen of zeer duidelijk uitsluitend op één manier kan worden gedragen en voor zover mogelijk niet op een foutieve manier aangedaan kan worden;

.3 deze gemakkelijk zit;

.4 deze de drager in staat stelt van een hoogte van ten minste 4,5 m in het water te springen zonder letsel te veroorzaken en zonder dat de reddinggordel losraakt of beschadigd wordt.

1.3 Een reddinggordel moet voldoende drijfvermogen en stabiliteit in kalm zoet water hebben om:

.1 de mond van een vermoeid of bewusteloos persoon niet minder dan 120 mm vrij van het water te houden met het lichaam achterover in het water hellend onder een hoek van niet minder dan 20° en niet meer dan 50° ten opzichte van de verticale positie;

.2 het lichaam van een bewusteloze persoon uit iedere stand in het water zo te wentelen dat de mond in niet meer dan 5 seconden vrij van het water komt.

1.4 Een reddinggordel moet een drijfvermogen hebben dat niet meer dan 5% afneemt na onderdompeling in zoet water gedurende 24 uur.

1.5 Een reddinggordel moet de drager in staat stellen een korte afstand ermee te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.

1.6 Iedere reddinggordel moet zijn voorzien van een signaalfluit, dat met een koord er stevig aan is bevestigd.

2 Opblaasbare reddinggordels

Een reddinggordel waarvan het drijfvermogen afhankelijk is van opblazen moet niet minder dan twee gescheiden compartimenten hebben, alsmede voldoen aan de eisen van paragraaf 1 en moet:

.1 automatisch opblazen bij onderdompeling, voorzien zijn van een middel waarbij het opblazen met een eenvoudige handeling kan geschieden en met de mond kunnen worden opgeblazen;

.2 wanneer er verlies van drijfvermogen in één van de compartimenten is, voldoen aan de eisen van de paragrafen 1.2, 1.3 en 1.5;

.3 voldoen aan de eisen van paragraaf 1.4 nadat deze automatisch is opgeblazen.

3 Reddinggordellichten

3.1 Ieder reddinggordellicht moet:

.1 een lichtsterkte van ten minste 0,75 cd hebben;

.2 een energiebron hebben die een lichtsterkte van 0,75 cd kan leveren voor een periode van ten minste 8 uur;

.3 zichtbaar zijn over een zo groot mogelijk segment van de bovenste halve bol als praktisch uitvoerbaar is, wanneer het bevestigd is aan de reddinggordel.

3.2 Indien het licht als genoemd in paragraaf 3.1 een flitslicht is moet het bovendien:

.1 voorzien zijn van een met de hand bedienbare schakelaar;

.2 niet zijn uitgerust met een lens of gebogen reflector om de straal te bundelen;

.3 flitsen met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut met een doeltreffende lichtsterkte van ten minste 0,75 cd.

Voorschrift 33

Overlevingspakken

1 Algemene eisen voor overlevingspakken

1.1 Het overlevingspak moet uit waterdicht materiaal zijn vervaardigd en wel zodanig dat:

.1 het binnen 2 minuten zonder hulp uitgepakt en aangetrokken kan worden met inachtneming van bijbehorende kleding[1]) en een reddinggordel indien het overlevingspak gedragen wordt samen met een reddinggordel;

---

[1]) Verwezen wordt naar paragraaf 3.1.3.1 van de „Aanbeveling inzake de beproeving van reddingmiddelen" die op haar dertiende zitting aan de Vergadering van de Organisatie ter aanneming zal worden voorgelegd.

.2 het niet blijft branden of doorgaat met smelten na gedurende 2 seconden volledig in vuur gehuld te zijn geweest;

.3 het, met uitzondering van het gezicht, het hele lichaam bedekt. De handen moeten ook bedekt zijn, tenzij permanent bevestigde handschoenen aanwezig zijn;

.4 er voorzieningen zijn om de toevoer van lucht naar de pijpen van het pak tegen te gaan of te verminderen;

.5 er geen overmatige hoeveelheid water in het pak binnendringt na een sprong vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m in het water.

1.2 Een overlevingspak dat tevens voldoet aan de eisen van Voorschrift 32 kan worden beschouwd als een reddinggordel.

1.3 Een overlevingspak moet de drager van een pak en een reddinggordel, wanneer het overlevingspak samen met een reddinggordel gedragen moet worden, in staat stellen om:

.1 een verticaal geplaatste ladder van 5 m lengte op te klimmen en af te dalen;

.2 normale taken tijdens schip verlaten uit te voeren;

.3 vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m in het water te springen zonder dat het overlevingspak beschadigt of losraakt, of de drager letsel toebrengt; en

.4 een korte afstand door het water te zwemmen en in een groepsreddingmiddel te klimmen.

1.4 Een overlevingspak met drijfvermogen en ontworpen om zonder reddinggordel gedragen te worden, moet zijn uitgerust met een licht dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 32.3 en een fluit als voorgeschreven in Voorschrift 32.1.6.

1.5 Indien het overlevingspak samen met een reddinggordel moet worden gedragen, dan moet de reddinggordel over het overlevingspak heen gedragen worden. Iemand die een dergelijk overlevingspak draagt moet de reddinggordel zonder hulp kunnen aandoen.

2 Thermische eisen voor overlevingspakken

2.1 Een overlevingspak vervaardigd van materiaal dat niet zelf isolerend is moet:

.1 zijn voorzien van de aanwijzing dat het te zamen met warme kleding gedragen moet worden;

.2 zodanig vervaardigd zijn dat het overlevingspak, wanneer het wordt gedragen samen met warme kleding en met een reddinggordel, indien het overlevingspak met een reddinggordel gedragen moet worden, voldoende thermische bescherming blijft bieden na een sprong van de drager vanaf een hoogte van 4,5 m in het water, ten einde er zeker van te zijn dat, wanneer het gedurende 1 uur in rustig stromend water met een temperatuur van 5°C wordt gedragen, de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2°C daalt.

2.2 Een overlevingspak vervaardigd uit materiaal dat zelf isolerend is, moet wanneer het zo wordt gedragen of met een reddinggordel, wanneer het overlevingspak samen met een reddinggordel gedragen

moet worden, de drager voldoende thermische isolatie bieden na een sprong vanaf een hoogte van 4,5 m in het water ten einde er zeker van te zijn dat de lichaamstemperatuur van de drager niet meer dan 2°C daalt na 6 uur onderdompeling in rustig stromend water met een temperatuur van tussen 0°C en 2°C.

2.3 Het overlevingspak moet degene die het pak draagt in staat stellen, met de handen bedekt een potlood op te pakken en te schrijven na gedurende 1 uur in water van 5°C te zijn geweest.

3 Eisen voor het drijfvermogen

Een persoon die een overlevingspak dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 32, of een overlevingspak samen met een reddinggordel draagt, moet in het water in niet meer dan 5 seconden kunnen keren van de stand met het gezicht naar beneden tot die met het gezicht naar boven.

Voorschrift 34

Hulpmiddelen tegen warmteverlies

1 Een hulpmiddel tegen warmteverlies moet gemaakt zijn van waterdicht materiaal dat een thermische geleiding van niet meer dan 0,25 W/mK heeft en moet zo zijn vervaardigd dat wanneer het wordt gebruikt om een persoon te omhullen, het zowel het convectie- als het verdampingswarmteverlies van het lichaam van de drager vermindert.

2 Het hulpmiddel tegen warmteverlies moet:

.1 het hele lichaam van een persoon die een reddinggordel draagt bedekken, met uitzondering van het gezicht. De handen moeten ook bedekt zijn, tenzij permanent bevestigde handschoenen aanwezig zijn;

.2 zonder hulp kunnen worden uitgepakt en gemakkelijk aangedaan in een groepsreddingmiddel of hulpverleningsboot;

.3 de drager in staat stellen het middel in het water in niet meer dan 2 minuten uit te trekken, wanneer dit het zwemmen belemmert.

3 Het thermische beschermingsmiddel moet goed functioneren bij temperaturen van −30°C tot +20°C.

AFDELING III – ZICHTBARE SIGNALEN

Voorschrift 35

Valschermsignalen

1 Het valschermsignaal moet:

.1 verpakt zijn in een waterbestendige houder;

.2 op de houder voorzien zijn van korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik;

.3 een ingebouwd ontstekingsmiddel hebben;
.4 zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden geen ongemak oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.

2 Het valschermsignaal moet, wanneer het loodrecht omhoog wordt afgeschoten, een hoogte bereiken van ten minste 300 m. Op of nabij de top van de baan moet de raket een parachutesignaal afgeven dat:
.1 brandt met een helder rode kleur;
.2 gelijkmatig met een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 30.000 cd moet branden;
.3 een brandduur moet hebben van ten minste 40 seconden;
.4 een daalsnelheid moet hebben van niet meer dan 5m/s;
.5 de parachute of verbindingen tijdens het branden niet beschadigt.

Voorschrift 36

Handstakellichten

1 Het handstakellicht moet:
.1 verpakt zijn in een waterbestendige houder;
.2 op de houder voorzien zijn van korte en duidelijke aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik;
. .3 een zelfstandig ontstekingsmiddel hebben;
.4 zo zijn ontworpen dat het voor de persoon die de houder moet vasthouden, geen ongemak oplevert wanneer het wordt gebruikt overeenkomstig de gebruiksaanwijzingen van de fabrikant.

2 Het handstakellicht moet:
.1 branden met een helder rode kleur;
.2 gelijkmatig met een gemiddelde lichtsterkte van ten minste 15.000 cd branden;
.3 een brandduur hebben van ten minste 1 min;
.4 blijven branden nadat het 10 seconden onder 100 mm water is ondergedompeld.

Voorschrift 37

Drijvende rooksignalen

1 Het drijvend rooksignaal moet:
.1 verpakt zijn in een waterbestendige houder;
.2 niet explosief ontsteken wanneer het overeenkomstig de gebruiksaanwijzing van de fabrikant wordt gebruikt;
.3 op de houder voorzien zijn van korte aanwijzingen of pictogrammen voor het gebruik.

2 Het drijvend rooksignaal moet:

.1 in kalm water drijvende, gedurende 3 minuten met een gelijkmatige snelheid rook van goed zichtbare kleur afgeven;

.2 gedurende de gehele periode van rookafgifte geen vlammen afgeven;

.3 in zeegang niet vollopen met water;

.4 rook blijven afgeven indien het gedurende ten minste 10 seconden volledig in 100 mm water is ondergedompeld.

AFDELING IV - GROEPSREDDINGMIDDELEN

Voorschrift 38

Algemene eisen voor reddingvlotten

1 Constructie van reddingvlotten

1.1 Ieder reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het gedurende 30 dagen bestand is tegen drijvende blootstelling aan invloeden van weer en zee in alle toestanden van zeegang.

1.2 Het reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat, indien het van een hoogte van 18 m in het water wordt geworpen, het reddingvlot en zijn uitrusting naar genoegen blijven werken. Wanneer het reddingvlot op een hoogte groter dan 18 m boven de waterlijn in de lichtste beladingstoestand wordt geplaatst dan moet het van een type zijn dat een valproef van ten minste die hoogte met goed gevolg heeft ondergaan.

1.3 Het drijvende reddingvlot moet bestand zijn tegen herhaalde sprongen erop vanaf een hoogte van ten minste 4,5 m boven de bodem zonder dat de overkapping opstaat.

1.4 Het reddingvlot met toebehoren moet zo zijn vervaardigd dat het met zijn volle bezetting aan personen en uitrusting en met één van de drijfankers uitgebracht, in kalm water met een vaart van 3 knopen kan worden gesleept.

1.5 Het reddingvlot moet een overkapping hebben die automatisch opgezet wordt wanneer het vlot te water wordt gelaten en in het water ligt, om de inzittenden te beschermen tegen weersinvloeden. De overkapping moet voldoen aan het volgende:

.1 zij moet isolatie tegen hitte of koude bieden door middel van twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag, of door andere even doeltreffende middelen. Er dienen voorzieningen te zijn getroffen om het binnendringen van water in de luchtlaag te voorkomen;

.2 de binnenkant moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

.3 elke ingang moet duidelijk zijn aangegeven en zijn voorzien van doeltreffende verstelbare afsluitingsmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf het reddingvlot geopend kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitenslui-

ten. Reddingvlotten bestemd voor meer dan 8 personen moeten ten minste twee tegen over elkaar liggende ingangen hebben;

.4 zij moet te allen tijde, zelfs met afgesloten ingangen, voldoende lucht voor de inzittenden toelaten;

.5 zij moet zijn voorzien van ten minste één uitkijkopening;

.6 zij moet zijn voorzien van middelen voor het opvangen van regenwater;

.7 zij moet onder alle delen van de overkapping voldoende hoofdruimte bieden aan het totaal aantal personen in zittende houding.

2 Minimum draagvermogen en gewicht van reddingvlotten

2.1 Wanneer het draagvermogen van een reddingvlot, berekend overeenkomstig de eisen van Voorschrift 39.3 of 40.3, naar gelang van toepassing is, voor minder dan zes personen is, mag het reddingvlot niet worden goedgekeurd.

2.2 Tenzij het reddingvlot te water gelaten wordt door een goedgekeurd tewaterlatingsmiddel dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 48 en het niet draagbaar behoeft te zijn, mag het totale gewicht van het reddingvlot, zijn verpakking en zijn uitrusting niet meer zijn dan 185 kg.

3 Toebehoren van reddingvlotten

3.1 Langs de binnen- en buitenzijde van het reddingvlot moeten grijplijnen stevig vastgezet zijn.

3.2 Het reddingvlot moet zijn uitgerust met voorzieningen voor het in gebruiksstand plaatsen en vastzetten van de antenne behorende bij het draagbare radiotoestel voorgeschreven in Voorschrift 6.2.1.

3.3 Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doeltreffende vanglijn met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand vanaf de opstellingsplaats tot de waterlijn in de lichtste beladingstoestand of 15 m welke de grootste is.

4 Reddingvlotten van het strijkbare type

4.1 In aanvulling op de bovenstaande bepalingen moet een reddingvlot van het strijkbare type:

.1 wanneer het reddingvlot beladen is met de volledige bezetting en volledige uitrusting een zijdelingse slag tegen de scheepshuid met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s en een val op het water van een hoogte van ten minste 3 m kunnen doorstaan zonder zodanige schade dat de goede werking aangetast wordt;

.2 zijn voorzien van middelen om het reddingvlot langs het inschepingsdek te brengen en daar vast te houden gedurende de inscheping.

4.2 Ieder reddingvlot van het strijkbare type op een passagiersschip moet zo zijn ingericht dat het snel kan worden ingescheept door het volledig aantal personen.

4.3 Ieder reddingvlot van het strijkbare type op een vrachtschip moet zo zijn ingericht dat het binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe gegeven wordt, door het volledige aantal personen kan worden ingescheept.

5 Uitrusting

5.1 De standaarduitrusting van ieder reddingvlot moet bestaan uit:

.1 een drijvende werpring, waaraan een drijvende lijn van niet minder dan 30 m is bevestigd;

.2 een mes van het niet vouwbare type met een drijvend heft, verbonden aan een lijn en geborgen in een zak op de buitenkant van de overkapping nabij de plaats waar de vanglijn aan het reddingvlot is bevestigd. Daarnaast moet een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen zijn voorzien van een tweede mes, dat niet van het niet-vouwbare type behoeft te zijn;

.3 een drijvend hoosvat voor een reddingvlot bestemd voor niet meer dan 12 personen. Voor een reddingvlot bestemd voor 13 of meer personen twee drijvende hoosvaten;

.4 twee sponzen;

.5 twee drijfankers ieder met een schokbestendige sleeplijn en kaailijn, de ene als reserve en de andere blijvend aan het reddingvlot bevestigd en wel op een zodanige manier dat wanneer het reddingvlot opgeblazen wordt of in het water ligt het er voor zorgt dat het reddingvlot op de meest stabiele wijze met de kop op de wind komt te liggen. De sterkte van het drijfanker, zijn sleeplijn en kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee. De drijfankers moeten aan elk eind van de sleeplijn een wartel hebben en moeten van het type zijn dat niet binnenste buiten tussen het spruitstuk door kan draaien;

.6 twee drijvende pagaaien;

.7 drie blikopeners (veiligheidsmessen die voorzien zijn van een speciale blikopener zijn t.a.v. deze eis voldoende);

.8 een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;

.9 een fluit of gelijkwaardig geluidsignaal;

.10 vier valschermsignalen die voldoen aan de eisen van Voorschrift 35;

.11 zes handstakellichten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 36;

.12 twee drijvende rooksignalen die voldoen aan de eisen van Voorschrift 37;

.13 één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

.14 een doeltreffende radarreflector;

.15 één dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen ten behoeve van het seinen naar schepen en vliegtuigen;

.16 één exemplaar van de lijst van vastgestelde reddingseinen bedoeld in Voorschrift V/16, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;

.17 een vislijn met haken;

.18 een noodrantsoen van in totaal 10.000 kJ voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen

moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;

.19 waterdichte houders die samen 1,5 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd, waarvan 0,5 liter per persoon vervangen kan worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 dagen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;

.20 een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;

.21 zes doses van een middel tegen zeeziekte en één zak voor overgeven bij zeeziekte voor iedere persoon waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd;

.22 aanwijzingen voor het overleven op zee;

.23 instructies voor onmiddellijk te nemen maatregelen;

.24 hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van Voorschrift 34 voldoende voor 10% van het aantal personen waarvoor in het reddingvlot ruimte bestemd is of twee, welke van beide het meeste is.

5.2 De aanduiding, voorgeschreven in de Voorschriften 39.7.3.5. en 40.7.7, op reddingvlotten die overeenkomstig paragraaf 5.1 zijn uitgerust moet zijn „SOLAS-A-PACK" in blokletters (hoofdletters).

5.3 Wanneer een passagiersschip dat korte internationale reizen maakt waarvan aard en duur zodanig zijn dat, naar het oordeel van de Administratie, niet alle artikelen genoemd in paragraaf 5.1 van dit Voorschrift noodzakelijk zijn, dan kan de Administratie toestaan dat de reddingvlotten die op deze schepen staan opgesteld voorzien zijn van de uitrusting als aangegeven in de sub-paragrafen 5.1.1 tot en met 5.1.6, 5.1.8, 5.1.9, 5.1.13 tot en met 5.1.16, 5.1.21 tot en met 5.1.24 en de helft van de uitrusting aangeduid in de sub-paragrafen 5.1.10 tot en met 5.1.12. De aanduiding op die reddingvlotten, voorgeschreven in de Voorschriften 39.7.3.5 en 40.7.7 moet zijn „SOLAS-B-PACK" in blokletters (hoofdletters).

5.4 Waar van toepassing moet de uitrusting geborgen zijn in een verpakking die, wanneer deze geen volledig onderdeel is van, of blijvend is bevestigd aan het reddingvlot, moet worden geborgen en vastgezet binnen het reddingvlot en ten minste 30 min. in het water moet kunnen drijven zonder dat de inhoud wordt beschadigd.

6 Voorzieningen voor het vrij opdrijven van reddingvlotten

6.1 Vanglijnsysteem

Het vanglijnsysteem van een reddingvlot moet een verbinding tussen het schip en het reddingvlot vormen en moet zo zijn aangebracht dat het reddingvlot wanneer het ontkoppeld is en, in het geval van een opblaasbaar reddingvlot, wanneer het opgeblazen is, niet door het zinkende schip kan worden ondergetrokken.

6.2 Breekdraad

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een breekdraad wordt toegepast, moet deze:

.1 niet breken bij de kracht die nodig is om de vanglijn uit de verpakking van het reddingvlot te trekken;

.2 indien van toepassing, sterk genoeg zijn om het reddingvlot te laten opblazen;

.3 breken bij een kracht van 2,2 kN (plus of min 0,4 kN).

6.3 Hydrostatische ontkoppelingssystemen

Indien in de voorziening voor vrij opdrijven een hydrostatisch ontkoppelingssysteem wordt toegepast, moet dit:

.1 zijn vervaardigd uit niet op elkaar inwerkende materialen opdat wordt voorkomen dat het systeem onklaar raakt. Galvanisatie of andere vormen van metaaldekking mogen niet toegestaan worden op onderdelen van het hydrostatisch ontkoppelingssysteem;

.2 automatisch het reddingvlot ontkoppelen op een diepte van niet meer dan 4 m;

.3 afvoergaten hebben om te voorkomen dat een opeenhoping van water in de hydrostatische ruimte ontstaat als het apparaat in normale toestand verkeert;

.4 zo vervaardigd zijn dat ontkoppeling bij overkomend water wordt voorkomen;

.5 op de buitenkant blijvend zijn gemerkt met het type en serienummer;

.6 zijn voorzien van een document of een identificatieplaatje waarop de fabricagedatum, het type en het serienummer zijn vermeld;

.7 zo zijn ontworpen, dat ieder onderdeel verbonden met het vanglijnsysteem een sterkte heeft die niet minder is dan die voor de vanglijn is vereist.

Voorschrift 39

Opblaasbare reddingvlotten

1 Opblaasbare reddingvlotten moeten voldoen aan de eisen van Voorschrift 38 en moeten daarnaast voldoen aan de eisen van dit Voorschrift.

2 Constructie van opblaasbare reddingvlotten

2.1 De hoofddrijfkamer moet in ten minste twee afzonderlijke compartimenten zijn verdeeld, ieder voorzien van een terugslagklep voor het opblazen. De drijfkamers moeten zo zijn ontworpen, dat wanneer een van de compartimenten is beschadigd of zich niet opblaast, de compartimenten die nog intact zijn, het reddingvlot drijvend kunnen houden met positief vrijboord rondom en met het aantal personen, waarvoor in het reddingvlot ruimte is bestemd, ieder met een gewicht van 75 kg en zittend op de normale plaats.

2.2 De vloer van een reddingvlot moet waterdicht zijn en moet voldoende isolatie kunnen bieden tegen koude, hetzij:

.1 door middel van één of meer compartimenten die automatisch, of door de inzittenden, opgeblazen, leeg gelaten en weer opgeblazen kunnen worden; hetzij

.2 door andere even doeltreffende middelen, die niet afhankelijk zijn van opblazen.

2.3 Het reddingvlot moet worden opgeblazen met een niet giftig gas. Het opblazen moet bij een omgevingstemperatuur van 18°C en 20°C binnen de tijd van 1 minuut en bij een omgevingstemperatuur van minus 30°C binnen de tijd van 3 minuten zijn voltooid. Na het opblazen moet het reddingvlot zijn vorm behouden wanneer het beladen is met de volledige bezetting aan personen en uitrusting.

2.4 Ieder opblaasbaar compartiment moet een druk van ten minste driemaal de werkdruk kunnen doorstaan; door middel van een ontluchtingsklep of door beperkte gastoevoer moet worden voorkomen dat een druk groter dan tweemaal de werkdruk wordt bereikt. Er moeten middelen zijn om de luchtpomp of blaasbalg voorgeschreven in paragraaf 10.1.2, zodanig aan te sluiten dat de werkdruk gehandhaafd kan worden.

3 Draagvermogen van opblaasbare reddingvlotten

Het aantal personen waarvoor in een reddingvlot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

.1 het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van de opgeblazen hoofddrijfkamers – waarbij noch de bogen noch de doften indien aangebracht, mogen worden meegerekend – uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096; of

.2 het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer van het opgeblazen reddingvlot gemeten tot de binnenste rand van de drijfkamer – waarbij de doft of doften, indien aangebracht, wel mogen worden meegerekend – uitgedrukt in vierkante meters te delen door 0,372; of

.3 het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen zonder het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot te belemmeren.

4 Toegang tot opblaasbare reddingvlotten

4.1 Er moet ten minste één ingang worden voorzien van een half verstijfde inklimsteun om personen in staat te stellen om vanuit zee in het reddingvlot te klimmen; deze moet zo zijn aangebracht dat aanzienlijk leeglopen van het reddingvlot bij beschadiging van de inklimsteun wordt voorkomen. Bij strijkbare reddingvlotten met meer dan één ingang moet de inklimsteun bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsvoorzieningen zijn aangebracht.

4.2 Ingangen die niet zijn voorzien van een inklimsteun moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot mag zijn.

4.3 In het reddingvlot moeten middelen zijn om personen te helpen zichzelf vanaf de ladder in het reddingvlot te trekken.

5 Stabiliteit van opblaasbare reddingvloten

5.1 Ieder opblaasbaar reddingvlot moet zo zijn vervaardigd dat het, wanneer geheel opgeblazen en in het water drijvend met de overkapping geheel op, in zeegang stabiel is.

5.2 De stabiliteit van een reddingvlot moet zodanig zijn dat het in omgekeerde toestand in zeegang en in kalme zee liggend door één persoon gekeerd kan worden.

5.3 De stabiliteit van een reddingvlot moet zodanig zijn dat het, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting in kalm water gesleept kan worden met een snelheid tot 3 knopen.

6 Toebehoren van opblaasbare reddingvlotten

6.1 De sterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen maar met uitzondering van de breekdraad vereist in Voorschrift 38.6, moet ten minste 10,0 kN zijn voor een reddingvlot dat bestemd is om aan negen of meer personen ruimte te bieden en ten minste 7,5 kN voor alle andere reddingvlotten. Het opblazen van het reddingvlot moet door één persoon geactiveerd kunnen worden.

6.2 Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand aan- en afzetbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien die lamp een flitslamp is, dan moet het flitslicht werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij en moet automatisch branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen. De batterij moet van een type zijn dat niet door vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot wordt aangetast.

6.3 Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand aan- en afzetbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch branden wanneer het reddingvlot wordt opgeblazen en moet voldoende licht geven om de aanwijzingen voor overleving en uitrusting te kunnen lezen.

7 Verpakking van opblaasbare reddingvlotten

7.1 Het reddingvlot moet zijn verpakt in een verpakking die:

.1 zo vervaardigd is dat deze bestand is tegen zware slijtage onder omstandigheden die op zee worden ondervonden;

.2 volgepakt met het reddingvlot en de uitrusting voldoende eigen drijfvermogen heeft om de vanglijn naar buiten te trekken en het opblaasmechanisme te bedienen wanneer het schip zinkt;

.3 met uitzondering van de lekgaten in de bodem van de verpakking, voor zover uitvoerbaar, waterdicht is.

7.2 Het reddingvlot moet zodanig in de verpakking worden gepakt dat, voor zover mogelijk, verzekerd is dat het reddingvlot eenmaal in het water rechtovereind wordt opgeblazen zodra het vrijkomt van de verpakking.

7.3 De verpakking moet zijn gemerkt met:

.1 de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

.2 het serienummer;

.3 de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend en het aantal personen waarvoor het bestemd is;
.4 SOLAS;
.5 het type van het bijgepakte noodpakket;
.6 de datum waarop laatste keuring plaatsvond;
.7 de lengte van de vanglijn;
.8 de maximale hoogte boven de waterlijn waarop het geplaatst mag worden (afhankelijk van de valproef en de lengte van de vanglijn);
.9 aanwijzingen voor de tewaterlating.

8 Merken op opblaasbare reddingvlotten
Het reddingvlot moet gemerkt zijn met:
.1 de naam van de fabrikant of het handelsmerk;
.2 het serienummer;
.3 de datum van fabricage (maand en jaar);
.4 de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend;
.5 de naam en plaats van het keuringsstation waar de laatste keuring plaatsvond;
.6 het aantal personen waarvoor het bestemd is, aangebracht boven iedere ingang in tekens die ten minste 100 mm hoog zijn, in een kleur die contrasteert met het materiaal van het reddingvlot.

9 Opblaasbare reddingvlotten van het strijkbare type
9.1 Behalve te voldoen aan bovenstaande bepalingen moet een reddingvlot van het strijkbare type wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt een last doorstaan van:
.1 4 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting, bij een omgevingstemperatuur en een gestabiliseerde temperatuur van het reddingvlot van 20°C, plus of min 3°C, met alle overdrukventielen gesloten; en
.2 1,1 maal het gewicht van de volledige bezetting van personen en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur en een gestabiliseerde temperatuur van het reddingvlot van minus 30°C met alle overdrukventielen open.
9.2 Verstijfde verpakkingen van vlotten die door middel van een voorziening voor tewaterlating te water worden gelaten, moeten zo zijn vastgezet, dat voorkomen wordt dat de verpakking of delen daarvan in zee vallen tijdens en na het opblazen en te water laten van het in de verpakking verpakte reddingvlot.

10 Aanvullende uitrusting voor opblaasbare reddingvlotten
10.1 In aanvulling op de uitrusting bepaald in Voorschrift 38.5 moet ieder opblaasbaar reddingvlot zijn voorzien van:
.1 reparatiegerei om lekken in de drijfkamers te herstellen;
.2 een handpomp en blaasbalg.
10.2 De messen vereist in Voorschrift 38.5.1.2 moeten veiligheidsmessen zijn.

Voorschrift 40

Vaste reddingvlotten

1 Vaste reddingvlotten moeten voldoen aan de eisen van Voorschrift 38 en moeten daarnaast voldoen aan de eisen van dit Voorschrift.

2 Constructie van vaste reddingvlotten

2.1 Het drijfvermogen van het reddingvlot moet worden geleverd door goedgekeurd zelfdrijvend materiaal dat zo dicht mogelijk bij de zijden van het reddingvlot is aangebracht. Het drijvend materiaal moet brandvertragend zijn of beschermd zijn door een brandvertragende laag.

2.2 De bodem van het reddingvlot moet het binnendringen van water voorkomen en moet de inzittenden doeltreffend uit het water houden en hen tegen de koude isoleren.

3 Draagvermogen van vaste reddingvlotten

Het aantal personen waarvoor in een reddingvlot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

.1 het grootste gehele getal verkregen door de inhoud van het drijfmateriaal vermenigvuldigd met een factor 1 minus het soortelijk gewicht van het materiaal, uitgedrukt in kubieke meters, te delen door 0,096; of

.2 het grootste gehele getal verkregen door de oppervlakte van de vloer van het reddingvlot, uitgedrukt in vierkante meters, te delen door 0,372; of

.3 het aantal personen, met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon, allen met een reddinggordel aan, dat gemakkelijk en met voldoende hoofdruimte zittend plaats kan nemen zonder dat het gebruik van enig uitrustingsstuk van het reddingvlot wordt belemmerd.

4 Toegang tot vaste reddingvlotten

4.1 Ten minste één ingang moet zijn voorzien van een verstijfde inklimsteun om personen in staat te stellen om vanuit zee in het reddingvlot te klimmen. Bij strijkbare reddingvlotten met meer dan één ingang moet de inklimsteun bij de ingang tegenover de aanhaaltalies en inschepingsfaciliteiten zijn aangebracht.

4.2 Ingangen die niet zijn voorzien van inklimsteun moeten een inschepingsladder hebben, waarvan de onderste trede ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van het lege reddingvlot moet zijn.

4.3 In het reddingvlot moeten middelen zijn om personen te helpen zichzelf vanaf de ladder in het reddingvlot te trekken.

5 Stabiliteit van vaste reddingvlotten

5.1 Tenzij het reddingvlot, met welke zijde het ook boven drijft, veilig kan worden gebruikt, moeten de sterkte en stabiliteit zodanig zijn dat het of zelfrichtend is of gemakkelijk door één persoon in zeegang en in kalme zee kan worden gekeerd.

5.2 De stabiliteit van het reddingvlot moet zo zijn dat het, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting in kalm water gesleept kan worden met een snelheid tot 3 knopen.

6 Toebehoren van vaste reddingvlotten

6.1 Het reddingvlot moet zijn uitgerust met een doeltreffende vanglijn. De sterkte van het vanglijnsysteem, de wijze van bevestiging aan het reddingvlot inbegrepen, maar met uitzondering van de breekdraad vereist in Voorschrift 38.6 moet ten minste 10,0 kN zijn voor een reddingvlot dat bestemd is om aan negen of meer personen ruimte te bieden en ten minste 7,5 kN voor alle andere reddingvlotten.

6.2 Op het hoogste punt van de overkapping van het reddingvlot moet een met de hand aan- en afzetbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van niet minder dan 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flitslamp is, dan moet het flitslicht werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren. De lamp moet worden gevoed door een door zeewater geactiveerde batterij of door een droge batterij en moet automatisch branden wanneer de overkapping is opgezet. De batterij moet van een type zijn dat niet vanwege vocht of vochtigheid in het ingepakte reddingvlot verslechtert.

6.3 Aan de binnenzijde van het reddingvlot moet een met de hand aan- en afzetbare lamp zijn aangebracht, die ten minste 12 uur onafgebroken kan branden. De lamp moet automatisch branden wanneer de overkapping is opgezet en moet voldoende licht geven om de aanwijzingen voor overleving en uitrusting te kunnen lezen.

7 Merken op vaste reddingvlotten

Het reddingvlot moet gemerkt zijn met:

.1 de naam en thuishaven van het schip waartoe het behoort;

.2 de naam van de fabrikant of het handelsmerk;

.3 het serienummer;

.4 de naam van de autoriteit die de goedkeuring heeft verleend;

.5 het aantal personen waarvoor het bestemd is, aangebracht boven iedere ingang in tekens die ten minste 100 mm hoog zijn, in een kleur die contrasteert met het materiaal van het reddingvlot;

.6 SOLAS;

.7 het type van het bijgepakte noodpakket;

.8 de lengte van de vanglijn;

.9 de maximale hoogte boven de waterlijn waarop het geplaatst mag worden (afhankelijk van de valproef);

.10 aanwijzingen voor de tewaterlating.

8 Vaste reddingvlotten van het strijkbare type

Behalve te voldoen aan bovenstaande bepalingen moet een vast reddingvlot van het strijkbare type wanneer het aan de ontkoppelingshaak of spruit hangt een last van 4 maal het gewicht van de volledige bezetting en volledige uitrusting doorstaan.

Voorschrift 41

Algemene eisen voor reddingboten

1 Constructie van reddingboten

1.1 Alle reddingboten moeten deugdelijk zijn gebouwd en moeten van zodanige vorm en afmetingen zijn, dat zij in zeegang een ruime mate van stabiliteit en voldoende vrijboord hebben wanneer zij zijn beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting. Alle reddingboten moeten een vaste romp hebben en moeten recht overeind liggend in kalm water en beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, wanneer er ergens beneden de waterlijn een gat is ontstaan, aangenomen dat geen verlies van drijfmateriaal of andere beschadiging optreedt, een positieve stabiliteit kunnen handhaven.

1.2 Alle reddingboten moeten sterk genoeg zijn om:

.1 veilig te water gelaten te kunnen worden beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting; en

.2 te water gelaten en gesleept te kunnen worden wanneer het schip een vaart loopt van 5 knopen in rustig water.

1.3 Rompen en vaste overdekkingen moeten brandvertragend of brandbestendig zijn.

1.4 Zitplaatsen moeten worden voorzien op de dwars- en langsdoften of als vaste zetels die zo laag mogelijk in de reddingboot moeten zijn aangebracht, en zo zijn vervaardigd dat zij het aantal personen, ieder met een gewicht van 100 kg, waarvoor ruimte is bestemd overeenkomstig de bepalingen van paragraaf 2.2.2, kunnen houden.

1.5 Iedere reddingboot moet sterk genoeg zijn om, zonder blijvende vervorming na het verwijderen van de last, onderstaande belasting te doorstaan:

.1 voor boten met een metalen romp, 1,25 maal het totale gewicht van de reddingboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting; of

.2 voor andere boten, 2 maal het totale gewicht van de reddingboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting.

1.6 Iedere reddingboot moet sterk genoeg zijn om, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting en met, waar dat van toepassing is glijspanten of stootdempers op hun plaatsen, een zijdelingse slag tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s en tevens een val op het water vanaf een hoogte van ten minste 3 m, te doorstaan.

1.7 De verticale afstand tussen het vloeroppervlak en de binnenzijde van de overkapping over 50% van dat vloeroppervlak moet zijn:

.1 ten minste 1,3 m voor een reddingboot bestemd voor 9 personen of minder;

.2 ten minste 1,7 m voor een reddingboot bestemd voor 24 personen of meer;

.3 ten minste de afstand vastgesteld door lineaire interpolatie tussen 1,3 en 1,7 m voor een reddingboot bestemd voor 9 tot 24 personen.

2 Draagvermogen van reddingboten

2.1 Een reddingboot bestemd voor meer dan 150 personen mag niet worden goedgekeurd.

2.2 Het aantal personen waarvoor in een reddingboot ruimte wordt toegestaan is gelijk aan het kleinste van de volgende getallen:

.1 het aantal personen met een gemiddeld gewicht van 75 kg per persoon en allen met een reddinggordel dat normaal zittend plaats kan nemen zonder de behandeling van de voortstuwingsmiddelen of het gebruik van enig uitrustingsstuk te belemmeren; of

.2 het aantal plaatsen dat wordt verkregen door de zitplaatsindeling overeenkomstig figuur 1. De vormen kunnen elkaar als aangegeven gedeeltelijk overlappen, mits er voetsteunen zijn aangebracht en er voldoende beenruimte is en de verticale afstand tussen de boven- en onderzitplaatsen ten minste 350 mm is.

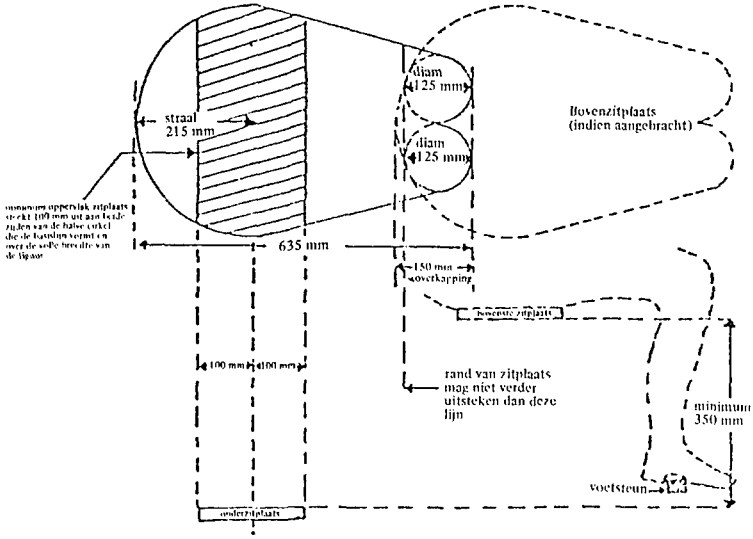

Figure 1

2.3 Iedere zitplaats in de reddingboot moet duidelijk zijn aangegeven.

3 Toegang tot reddingboten

3.1 Iedere reddingboot van een passagiersschip moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen snel kan inschepen. Snelle ontscheping moet eveneens mogelijk zijn.

3.2 Iedere reddingboot van een vrachtschip moet zo zijn ingericht dat het volledige aantal daarvoor bestemde personen binnen 3 minuten vanaf het moment dat het bevel daartoe wordt gegeven, ingescheept kan worden. Snelle ontscheping moet eveneens mogelijk zijn.

3.3 Reddingboten moeten een inschepingsladder hebben die aan beide zijden van de reddingboot gebruikt kan worden om personen vanuit het water in de reddingboot te kunnen laten klimmen. De onderste trede van de ladder moet ten minste 0,4 m beneden de waterlijn van de lege reddingboot zijn.

3.4 De reddingboot moet zo zijn ingericht dat hulpeloze personen zowel vanuit zee als per draagbaar aan boord gebracht kunnen worden.

3.5 Alle oppervlakken waarop personen zouden kunnen lopen, moeten van een antisliplaag zijn voorzien.

4 Drijfvermogen van reddingboten

Alle reddingboten moeten een eigen drijfvermogen hebben of moeten zijn voorzien van zelfdrijvend materiaal dat niet nadelig wordt beïnvloed door zeewater, olie of olieprodukten, en voldoende is om de reddingboot met volledige uitrusting drijvende te houden in de toestand dat de zee vrij kan binnendringen. Bovendien moet er voor het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, zelfdrijvend materiaal, gelijk aan 280 N per persoon aan opdrijvend vermogen, zijn aangebracht. Tenzij in aanvulling op wat hierboven is voorgeschreven, mag drijvend materiaal niet aan de buitenzijde van de romp van de reddingboot zijn aangebracht.

5 Vrijboord en stabiliteit van reddingboten

Alle reddingboten moeten, beladen met 50% van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, gezeten op hun normale plaatsen aan één zijde van het langsscheepse midden, een vrijboord hebben, gemeten vanaf de waterlijn tot aan de laagst gelegen opening waardoor de reddingboot kan vollopen, van ten minste 1,5% van de lengte van de reddingboot of 100 mm, welke van beide het grootste is.

6 Voortstuwing van reddingboten

6.1 Iedere reddingboot moet worden aangedreven door een dieselmotor. Voor een reddingboot mag geen motor worden gebruikt waarvan de brandstof een vlampunt van 43° of lager heeft (closed-cup test).

6.2 De motor moet zijn voorzien van een handstartinrichting of een bekrachtigde startinrichting met twee onafhankelijk werkende oplaadbare krachtbronnen. Voorts moet de motor zijn voorzien van alle voor het starten benodigde hulpmiddelen. De startinrichting van de motor en de hulpmiddelen voor het starten moeten bij een omgevingstemperatuur van −15°C de motor kunnen starten binnen 2 minuten vanaf het moment waarop de handelingen daarvoor zijn begonnen, tenzij naar het oordeel van de Administratie, met inachtneming van de bijzondere reizen die het schip met die reddingboot voortdurend maakt, een andere temperatuur van toepassing is. De startinrichting mag niet worden belemmerd door de motoromkasting, doften of andere obstakels.

6.3 De motor moet ten minste 5 minuten na de koude start, met de reddingboot uit het water, kunnen lopen.

6.4 De motor moet kunnen lopen indien de reddingboot tot aan de hartlijn van de krukas is volgelopen met water.

6.5 De inrichting van de schroefas moet zodanig zijn dat de schroef kan worden ontkoppeld van het voortstuwingswerktuig. Er moeten voorzieningen zijn aangebracht waardoor het mogelijk is met de motorreddingboot zowel voor- als achteruit te varen.

6.6 De uitlaat moet zo zijn ingericht dat onder normaal gebruik wordt voorkomen dat water de motor binnendringt.

6.7 Alle reddingboten moeten zo zijn ontworpen dat rekening is gehouden met de veiligheid van personen in het water en mogelijke beschadiging van de schroef door in het water drijvend materiaal wordt voorkomen.

6.8 De snelheid van een reddingboot in kalm water vooruit varend moet, indien beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting en met alle door de motor aangedreven hulpuitrusting in bedrijf, ten minste 6 knopen zijn en indien een 25-persoons reddingvlot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting of gelijkwaardig gewicht wordt gesleept, 2 knopen. Er moet voldoende brandstof, geschikt voor gebruik bij de temperaturen die in het vaargebied van het schip te verwachten zijn, aanwezig zijn om de volbeladen reddingboot met een vaart van 6 knopen gedurende ten minste 24 uur te laten varen.

6.9 De reddingbootmotor, de overbrenging en de motoraccessoires moeten zijn omgeven door een brandvertragende omkasting of door geschikte voorzieningen die soortgelijke bescherming bieden. Dergelijke voorzieningen moeten tevens bescherming bieden tegen onopzettelijke aanraking van hete of bewegende delen van de motor door personen en moeten de motor beschermen tegen blootstelling aan weersinvloeden en zeewater. Er moeten doeltreffende maatregelen zijn getroffen om het lawaai van de motor te beperken. De startaccu's moeten zijn aangebracht in omkastingen die een waterdichte ruimte vormen rondom de bodem en de zijden van de accu's. Deze omkastingen moeten goed sluitende deksels hebben, voorzien van een inrichting waardoor gassen kunnen ontsnappen.

6.10 De reddingbootmotor en de accessoires moeten zo zijn ontworpen dat geen elektromagnetische velden ontstaan die een storende invloed hebben op de radioapparatuur die in de reddingboot wordt gebruikt.

6.11 Er moeten voorzieningen zijn om alle accu's ten behoeve van het starten van de motor, de radioapparatuur en het zoeklicht opnieuw op te laden. De radioaccu's mogen niet worden gebruikt om stroom te leveren voor het starten van de motor. Er moeten voorzieningen zijn om de accu's van de reddingboot door het scheepsnet opnieuw op te laden met een voedingsspanning die niet hoger is dan 55 V en die op de opstellingsplaats van de reddingboot ontkoppeld kunnen worden.

6.12 Er moeten waterbestendige start- en bedieningsvoorschriften

van de motor voorhanden zijn, die duidelijk waarneembaar nabij de bedieningsplaats van de motor zijn aangebracht.

7 Toebehoren van reddingboten

7.1 Alle reddingboten moeten zijn voorzien van ten minste één afvoerklep die is aangebracht bij het laagste punt in de romp, die automatisch opent om water uit de romp te lozen wanneer de reddingboot niet in het water ligt en die automatisch afsluit om te voorkomen dat er water binnendringt wanneer de reddingboot in het water ligt. Om de afvoerklep te kunnen afsluiten moet deze voorzien zijn van een dop of prop die met een lijn, ketting of ander geschikt middel aan de reddingboot verbonden is. De afvoerkleppen moeten van binnen in de reddingboot gemakkelijk bereikbaar zijn en de plaats ervan moet duidelijk zijn aangegeven.

7.2 Alle reddingboten moeten een roer en een helmstok hebben. Indien er tevens een stuurrad of een ander mechanisme voor afstandsbesturing is aangebracht moet, voor het geval dat er storing optreedt in het besturingsmechanisme, de helmstok het roer kunnen bedienen. Het roer moet permanent aan de reddingboot zijn bevestigd. De helmstok moet permanent zijn aangebracht op of verbonden met de roerkoning; indien de reddingboot een mechanisme voor afstandsbesturing heeft, mag de helmstok evenwel kunnen worden verwijderd en kan deze vast worden opgeborgen nabij de roerkoning. Het roer en de helmstok moeten zo zijn uitgevoerd dat zij niet beschadigd worden bij het gebruik van het ontkoppelingsmechanisme of de schroef.

7.3 Behalve in de omgeving van roer en schroef moet langs de buitenzijde van de reddingboot een drijvende grijplijn zijn aangebracht.

7.4 Niet-zelfrichtende reddingboten moeten doelmatige handgrepen aan de onderzijde van de romp hebben, zodat personen zich aan de reddingboot in omgeslagen toestand kunnen vastklampen. De handgrepen moeten zodanig aan de reddingboot zijn bevestigd dat indien deze aan een slag worden onderworpen die voldoende is om ze van de reddingboot af te breken, zij ervan afbreken zonder de reddingboot te beschadigen.

7.5 Alle reddingboten moeten zijn uitgerust met voldoende waterdichte kasten of compartimenten om bergruimte te bieden aan kleine uitrustingsstukken, water en benodigdheden, zoals bepaald in paragraaf 8. Er moeten voorzieningen zijn voor het opslaan van het opgevangen regenwater.

7.6 Iedere reddingboot die door middel van een loper of lopers te water wordt gelaten moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmechanisme, dat aan de volgende eisen voldoet:

.1 het mechanisme moet zo zijn uitgevoerd dat alle haken tegelijkertijd ontkoppeld worden;

.2 het mechanisme moet twee ontkoppelingsmogelijkheden hebben en wel als volgt:

.2.1 een normale ontkoppelingsmogelijkheid, die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer deze in het water ligt of wanneer de haken onbelast zijn;

.2.2 een belaste ontkoppelingsmogelijkheid die de reddingboot kan ontkoppelen wanneer de haken belast zijn. Deze ontkoppeling moet zo zijn uitgevoerd dat de reddingboot ontkoppelt onder alle beladingstoestanden van onbelast met de reddingboot in het water liggend tot een belading van 1,1 keer het totale gewicht van de reddingboot wanneer deze is beladen met de volledige bezetting en de volledige uitrusting. Deze ontkoppelingsmogelijkheid moet voldoende beschermd zijn tegen ongewild of voortijdig gebruik;

.3 de ontkoppelingsbediening moet duidelijk zijn aangegeven in een kleur die afsteekt tegen die van de omgeving;

.4 het mechanisme moet zijn ontworpen met een veiligheidsfactor van 6 gebaseerd op de maximaal toegestane belasting van het gebruikte materiaal waarbij aangenomen moet worden dat het gewicht van de reddingboot gelijk verdeeld is over de lopers.

7.7 Iedere reddingboot moet zijn uitgerust met een ontkoppelingsmiddel om de voorvanglijn te kunnen ontkoppelen wanneer daar kracht op staat.

7.8 Iedere reddingboot moet zijn uitgerust met een vast aangebrachte aardverbinding en met voorzieningen om de antenne behorende bij het in Voorschrift 6.2.1 voorgeschreven draagbare radiotoestel, doelmatig in de gebruiksopstelling te kunnen plaatsen en vastzetten.

7.9 Reddingboten bestemd om langs de zijden van het schip te water te worden gelaten moeten de noodzakelijke glijspanten en stootdempers hebben om het te water laten mogelijk te maken en schade aan de reddingboot te voorkomen.

7.10 Op het hoogste punt van de vaste overdekking moet een met de hand aan- en afzetbare lamp zijn aangebracht, die bij donkere nacht en heldere atmosfeer over een afstand van ten minste 2 zeemijl gedurende ten minste 12 uur zichtbaar is. Indien de lamp een flitslamp is, dan moet deze aanvankelijk werken met een frequentie van ten minste 50 flitsen per minuut gedurende de eerste 2 van de 12 gebruiksuren.

7.11 Aan de binnenzijde van de reddingboot moet een licht of lichtpunt zijn aangebracht dat gedurende ten minste 12 uur voldoende licht geeft om de aanwijzingen voor overleven en uitrusting te kunnen lezen; olielantaarns kunnen voor dit doel niet worden toegestaan.

7.12 Tenzij anders bepaald, moet iedere reddingboot zijn voorzien van doeltreffende middelen om te lozen of moet automatisch zelflozend zijn.

7.13 Iedere reddingboot moet zo zijn ingericht dat voldoende uitzicht vooruit, achteruit en naar de zijden wordt verkregen vanaf de stuurpositie in verband met het veilig te water laten en het manoeuvreren.

8 Uitrusting van reddingboten

Alle uitrustingsstukken van een reddingboot, of die nu in deze paragraaf of elders in dit Hoofdstuk worden vereist, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven ten einde de boten af te houden, moeten in de reddingboot zijn vastgezet door middel van sjor-

rings, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of op andere geschikte wijze. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij schip-verlaten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn en een zo gering mogelijk gewicht hebben, en moeten op doeltreffende en compacte wijze verpakt zijn. Tenzij anders bepaald moet de normale uitrusting van een reddingboot bestaan uit:

.1 voldoende drijvende riemen om bij kalme zee te kunnen voortbewegen. De dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen moeten met lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn;

.2 twee boothaken;

.3 een drijvend hoosvat en twee emmers;

.4 aanwijzingen voor het overleven;

.5 een nachthuis met een doelmatig kompas dat verlicht wordt of voorzien is van doelmatige middelen voor verlichting. In een geheel overdekte reddingboot moet het nachthuis permanent zijn aangebracht bij de stuurstand; in iedere andere reddingboot moeten er geschikte voorzieningen zijn om het nachthuis op te stellen;

.6 een drijfanker van geschikt formaat met een schokbestendige sleeplijn en een kaailijn die een goede greep biedt in natte toestand. De sterkte van het drijfanker, de sleeplijn en de kaailijn moet geschikt zijn voor elke toestand van de zee;

.7 twee doeltreffende vanglijnen met een lengte van niet minder dan tweemaal de afstand van de opstellingsplaats van de reddingboot tot de waterlijn in de lichtste beladingstoestand of 15 m, welke van beide de grootste is. Eén vanglijn bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel vereist door Voorschrift 41.7.7, moet aan de voorkant van de reddingboot worden geborgen en de andere moet bij of in de buurt van de boeg van de reddingboot klaar voor gebruik stevig vastgezet zijn;

.8 twee bijlen, een aan ieder eind van de reddingboot;

.9 waterdichte houders die samen 3 liter zoet water bevatten voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, waarvan 1 liter per persoon vervangen kan worden door een ontzoutingsapparaat dat in 2 dagen een gelijke hoeveelheid zoet water kan produceren;

.10 een roestvrije aker met een lijn;

.11 een roestvrije drinkbeker met maatverdeling;

.12 een noodrantsoen van in totaal 10.000 kJ voor iedere persoon waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd; deze noodrantsoenen moeten worden bewaard in een luchtdichte verpakking en zijn geborgen in een waterdichte houder;

.13 vier valschermsignalen die voldoen aan de eisen van Voorschrift 35;

.14 zes handstakellichten die voldoen aan de eisen van Voorschrift 36;

.15 twee drijvende rooksignalen die voldoen aan de eisen van Voorschrift 37;

.16 één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van

morseseinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservelamp, verpakt in een waterdichte houder;

.17 één dagseinspiegel met gebruiksaanwijzingen ten behoeve van het seinen naar schepen en vliegtuigen;

.18 éénexemplaar van de lijst van vastgestelde reddingseinen bedoeld in Voorschrift V/16, afgedrukt op een waterbestendige kaart of geborgen in een waterdichte verpakking;

.19 een fluit of een gelijkwaardig toestel voor het geven van geluidsignalen;

.20 een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;

.21 zes doses van een middel tegen zeeziekte en één zak voor overgeven bij zeeziekte per persoon;

.22 een zakmes dat met een lijn aan de reddingboot verbonden moet blijven;

.23 drie blikopeners;

.24 twee drijvende werpringen, ieder bevestigd aan een drijvende lijn van ten minste 30 m lengte;

.25 een handpomp;

.26 een vislijn met haken;

.27 voldoende gereedschap voor kleinere reparaties aan de motor en de accessoires;

.28 draagbare brandblusuitrusting geschikt om oliebranden te blussen;

.29 een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

.30 een doelmatige radarreflector;

.31 hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van Voorschrift 34, voldoende voor 10% van het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte bestemd is of twee welke van beide het meeste is;

.32 in het geval van schepen die reizen maken waarvan de aard en duur zodanig zijn dat naar het oordeel van de Administratie de in de paragrafen 8.12 en 8.26 voorgeschreven goederen niet noodzakelijk zijn, kan de Administratie deze eisen laten vervallen.

9 Merken op reddingboten

9.1 De afmetingen van de reddingboot en het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd moeten in duidelijke onuitwisbare tekens daarop zijn aangegeven.

9.2 De naam en thuishaven van het schip waartoe de reddingboot behoort moeten aan beide zijden van de voorsteven van de reddingboot zijn aangebracht in blokletters (hoofdletters).

9.3 Middelen ter identificatie van het schip waartoe de reddingboot behoort en het nummer van de reddingboot moeten zodanig zijn aangebracht dat zij van bovenaf zichtbaar zijn.

Voorschrift 42

Gedeeltelijk overdekte reddingboten

1 Gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van Voorschrift 41 en moeten daarnaast voldoen aan de eisen van dit voorschrift.

2 Iedere gedeeltelijk overdekte reddingboot moet zijn voorzien van doeltreffende middelen om te lozen of moet automatisch zelflozend zijn.

3 Gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten zijn voorzien van permanent aangebrachte vaste overdekkingen die zich uitstrekken over ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf de voorsteven en ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf het achterste gedeelte van de reddingboot. De reddingboot moet zijn uitgerust met een permanent aangebrachte opvouwbare overkapping, die te zamen met de vaste overdekking de inzittenden van de reddingboot volledig overdekt in een weerbestendige schuilplaats en hen beschermt tegen blootstelling aan de elementen. De opvouwbare overkapping moet zo zijn ingericht dat:

.1 deze is voorzien van doeltreffende vaste gedeelten of beugels om het opzetten mogelijk te maken;

.2 deze gemakkelijk opgezet kan worden door niet meer dan twee personen;

.3 deze isolerend is om de inzittenden te beschermen tegen hitte en kou door middel van niet minder dan twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag, of door andere even doeltreffende middelen; er dienen voorzieningen te zijn getroffen om het binnendringen van water in de luchtlaag te voorkomen;

.4 de buitenkant een goed zichtbare kleur heeft en de binnenkant een kleur heeft die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

.5 deze aan beide einden en aan beide zijden ingangen heeft, voorzien van doelmatige verstelbare afsluitmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf geopend en gesloten kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten; er dienen middelen te zijn om de ingangen in open en gesloten toestand vast te zetten;

.6 er met de ingangen gesloten, te allen tijde voldoende lucht voor de inzittenden wordt toegelaten;

.7 er middelen zijn om regenwater op te vangen;

.8 de inzittenden kunnen ontsnappen in het geval dat de reddingboot omslaat.

4 De binnenkant van de reddingboot moet een goed zichtbare kleur hebben.

5 De radiotelegrafie-installatie vereist in Voorschrift 6.2.2 moet zijn

geïnstalleerd in een kajuit groot genoeg om zowel het toestel als de bedienende persoon plaats te bieden. Er wordt geen afzonderlijke kajuit vereist indien naar het oordeel van de Administratie de constructie van de reddingboot een beschutte ruimte biedt.

Voorschrift 43

Zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboten

1 Zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van Voorschrift 41 en daarnaast aan de eisen van dit Voorschrift.

2 Overkapping

2.1 Er moeten permanent aangebracht vaste overdekkingen zijn die zich uitstrekken over ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf de voorsteven en ten minste 20% van de lengte van de reddingboot vanaf het achterste gedeelte van de reddingboot.

2.2 De vaste overdekkingen moeten twee schuilplaatsen vormen. Indien de schuilplaatsen schotten hebben dan moeten daarin openingen zijn van voldoende formaat om gemakkelijk toegang te bieden aan personen die een overlevingspak, of warme kleding en een reddinggordel dragen. De hoogte binnen de schuilplaats moet voldoende zijn om personen gemakkelijk toegang te bieden naar hun plaatsen in de voor- en achtersteven van de reddingboot.

2.3 De vaste overdekkingen moeten zo zijn ingericht dat zij vensters of doorzichtige panelen hebben, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten met de ingangen of de overkappingen gesloten, zodat kunstlicht onnodig wordt.

2.4 De vaste overdekkingen moeten handgrepen hebben die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen.

2.5 De open gedeelten van de reddingboot moeten zijn uitgerust met een permanent aangebrachte opvouwbare overkapping zo ingericht dat:

.1 deze in niet meer dan 2 minuten gemakkelijk opgezet kan worden door niet meer dan twee personen;

.2 deze isolerend is om de inzittenden te beschermen tegen kou door middel van niet minder dan twee lagen materiaal gescheiden door een luchtlaag of door andere even doeltreffende middelen.

2.6 De overkapping gevormd door de vaste overdekking en de overkapping moet zo zijn uitgevoerd dat:

.1 tewaterlating- en terughieuwactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat één van de inzittenden buiten de overkapping behoeft te komen;

.2 er aan beide einden en aan beide zijden ingangen zijn, voorzien van doelmatige verstelbare afsluitmiddelen, die gemakkelijk en snel van binnenuit en van buitenaf geopend en gesloten kunnen worden zodat ventilatie mogelijk is, maar die zeewater, wind en kou buitensluiten; er

dienen middelen te zijn om de ingangen in open of gesloten toestand vast te zetten;

.3 er met de overkapping opgezet en alle ingangen gesloten, te allen tijde voldoende lucht voor de inzittenden wordt toegelaten;

.4 er middelen zijn om regenwater op te vangen;

.5 de buitenkant van de vaste overdekking en de overkapping en de binnenzijde van dat gedeelte van de reddingboot, dat door de overkapping wordt overdekt, van goed zichtbare kleur is. De binnenkant van de schuilplaatsen moet een kleur hebben die voor de inzittenden niet hinderlijk is;

.6 het mogelijk is met de reddingboot te roeien.

3 Omslaan en opnieuw richten

3.1 Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo ontworpen zijn dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op de plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand is.

3.2 De stabiliteit van een reddingboot moet zodanig zijn dat deze uit zichzelf of automatisch zelfrichtend is indien beladen met de volledige of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting en de personen met hun veiligheidsgordels zijn vastgesjord.

4 Voortstuwing

4.1 De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats kunnen worden bediend.

4.2 De motor en motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en blijven draaien nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht of moet automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht en het water uit de reddingboot is geloosd.

Het ontwerp van de brandstof- en smeersystemen moet het verlies van brandstofolie en het verlies van meer dan 250 ml smeerolie uit de motor tijdens het omslaan voorkomen.

4.3 Luchtgekoelde motoren moeten een kanaalsysteem hebben om koellucht op te nemen uit en uit te laten naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten aangebracht zijn om koellucht op te nemen uit en uit te laten binnen de reddingboot.

5 Constructie en stootdempers

5.1 Niettegenstaande Voorschrift 41.1.6 moet een zelfrichtende gedeeltelijk overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers voorzien dat wordt gewaarborgd dat de reddingboot bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s.

5.2 De reddingboot moet automatisch zelflozend zijn.

Voorschrift 44

Geheel overdekte reddingboten

1 Geheel overdekte reddingboten moeten voldoen aan de eisen van Voorschrift 41 en daarnaast voldoen aan de eisen van dit voorschrift.

2 Overdekking

Iedere geheel overdekte reddingboot moet zijn uitgerust met een waterdichte overdekking die de gehele reddingboot overdekt. De overdekking moet zo zijn uitgevoerd dat:

.1 deze de inzittenden beschermt tegen hitte en kou;

.2 toegang tot de reddingboot wordt geboden door luiken die afgesloten kunnen worden om de reddingboot waterdicht te maken;

.3 de luiken op zodanige plaatsen zijn aangebracht dat tewaterlatingen terughieuwactiviteiten kunnen worden uitgevoerd zonder dat één van de inzittenden de overdekking behoeft te verlaten;

.4 de toegangsluiken van binnen en van buiten geopend en gesloten kunnen worden en voorzien zijn van middelen om ze in open toestand vast te zetten;

.5 het mogelijk is met de reddingboot te roeien;

.6 deze, indien de reddingboot in omgekeerde toestand met de luiken gesloten en zonder lekkage van betekenis, de gehele massa van de reddingboot, alle uitrusting, motor en volledige bezetting kan dragen;

.7 deze aan iedere zijde vensters of doorzichtige panelen heeft, die voldoende daglicht binnen de reddingboot toelaten met de luiken gesloten, zodat kunstlicht onnodig wordt;

.8 de buitenkant van een goed zichtbare kleur is en de binnenkant van een kleur die voor de inzittenden niet hinderlijk is.

.9 er handgrepen zijn die houvast bieden aan personen die zich langs de buitenkant van de reddingboot verplaatsen, en die steun geven bij in- en ontschepen;

.10 personen vanaf de ingang toegang tot hun zitplaatsen hebben zonder over doften of andere obstakels te klauteren;

.11 de inzittenden beschermd zijn tegen de gevolgen van gevaarlijke atmosferische onderdruk die door de motor kan worden gevormd.

3 Omslaan en opnieuw richten

3.1 Er moet bij iedere aangegeven zitplaats een veiligheidsgordel zijn aangebracht. De veiligheidsgordel moet zo ontworpen zijn dat een persoon met een gewicht van 100 kg vast op de plaats wordt gehouden wanneer de reddingboot in omgeslagen toestand is.

3.2 De stabiliteit van de reddingboot moet zodanig zijn dat deze uit zichzelf of automatisch zelfrichtend is indien beladen met de volledige of gedeeltelijke bezetting en volledige of gedeeltelijke uitrusting en alle toegangen en openingen waterdicht gesloten zijn en de personen met hun veiligheidsgordel zijn vastgesjord.

3.3 De reddingboot moet de volledige bezetting en de volledige uit-

rusting, indien de reddingboot in de in Voorschrift 41.1.1 omschreven beschadigde toestand verkeert, kunnen dragen en haar stabiliteit moet zodanig zijn dat in het geval de reddingboot is omgeslagen, zij automatisch een stand verkrijgt waarbij ontsnapping boven water voor de inzittenden wordt verkregen.

3.4 Het ontwerp van alle motoruitlaatpijpen, luchtkanalen en andere openingen moet zodanig zijn dat water buiten de motor wordt gehouden wanneer de reddingboot omslaat en zich weer opricht.

4 Voorstuwing

4.1 De motor en de overbrenging moeten vanaf de bestuurdersplaats worden bediend.

4.2 De motor en de motorinstallatie moeten kunnen blijven draaien in iedere stand tijdens het omslaan en blijven draaien nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht of moet automatisch stoppen bij het omslaan en gemakkelijk opnieuw te starten zijn nadat de reddingboot zich weer heeft opgericht. Het ontwerp van de brandstof- en smeerolie-systemen moet het verlies van brandstof en het verlies van meer dan 250 ml smeerolie uit de motor tijdens het omslaan voorkomen.

4.3 Luchtgekoelde motoren moeten een kanaalsysteem hebben om koellucht op te nemen uit en uit te laten naar de buitenlucht. Met de hand bedienbare kleppen moeten zijn aangebracht om koellucht op te nemen uit en uit te laten binnen de reddingboot.

5 Constructie en stootdempers

Niettegenstaande Voorschrift 41.1.6 moet een geheel overdekte reddingboot zo zijn gebouwd en van stootdempers zijn voorzien dat wordt gewaarborgd dat de reddingboot bescherming biedt tegen schadelijke versnellingen als gevolg van een slag van de reddingboot, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting, tegen de scheepszijde met een stootsnelheid van ten minste 3,5 m/s.

6 Reddingboten die door middel van vrije val te water worden gelaten

Een reddingboot gemaakt voor tewaterlating door middel van vrije val moet zo zijn gebouwd dat zij in staat is bescherming te bieden tegen schadelijke versnellingen als gevolg van het te water laten, wanneer beladen met de volledige bezetting en de volledige uitrusting, vanaf ten minste de maximumhoogte waarvoor de boot is ontworpen om opgesteld te worden boven de waterlijn in de lichtste beladingstoestand van het schip onder ongunstige omstandigheden van kop- of stuurlast tot 10° en met een slagzij van het schip tot 20° naar iedere kant.

Voorschrift 45

Reddingboten met een onafhankelijk luchttoevoersysteem

Behalve te voldoen aan de eisen van de Voorschriften 41 en 44 moet een reddingboot met een onafhankelijk luchttoevoersysteem zo zijn

ingericht dat, wanneer zij vaart loopt met alle ingangen en openingen gesloten, de lucht in de reddingboot veilig en in te ademen blijft en de motor ten minste 10 min. normaal blijft lopen. Gedurende deze periode mag de atmosferische druk binnen de reddingboot nooit lager dan de atmosferische druk van de buitenlucht worden of meer dan 20 mbar daarboven komen. Het systeem moet zichtbare drukmeters hebben die te allen tijde de druk van de luchttoevoer aangeven.

Voorschrift 46

Brandbestendige reddingboten

1 Behalve te voldoen aan de eisen van de Voorschriften 41, 44 en 45 moet een brandbestendige reddingboot in het water liggend het aantal personen waarvoor in de reddingboot ruimte is bestemd, bescherming kunnen bieden wanneer zij wordt blootgesteld aan een aanhoudende oliebrand die de reddingboot gedurende niet minder dan 8 minuten omhult.

2 Watersproeisysteem

Een reddingboot die een watersproeisysteem als brandbescherming heeft moet voldoen aan het volgende:

.1 water voor het systeem moet door een zelfaanzuigende motorpomp uit zee worden verkregen. Het moet mogelijk zijn de watertoevoer over de buitenkant van de reddingboot „aan" en „af" te zetten;

.2 de zeewaterinlaat moet zo zijn aangebracht dat voorkomen wordt dat brandbare vloeistoffen vanaf het zeeoppervlak worden ingenomen;

.3 het systeem moet zo zijn ingericht dat het met zoet water gespoeld kan worden en het volledig afgetapt kan worden.

AFDELING V – HULPVERLENINGSBOTEN

Voorschrift 47

Hulpverleningsboten

1 Algemene bepalingen

1.1 Behalve als bepaald in dit Voorschrift, moeten alle hulpverleningsboten voldoen aan de eisen van Voorschrift 41.1 tot en met 41.7.4 en 41.7.6, 41.7.7, 41.7.9, 41.7.12 en 41.9.

1.2 Hulpverleningsboten kunnen zijn van vaste constructie, van een constructie van het opblaasbare type of van een constructie waarin beide gecombineerd zijn en moeten:

.1 niet minder dan 3,8 m en niet meer dan 8,5 m in lengte zijn;

.2 ten minste vijf personen in zittende en een persoon in liggende houding kunnen dragen.

1.3 Hulpverleningsboten die uit een combinatie van een vaste con-

structie en een constructie van het opblaasbare type bestaan, moeten ten genoegen van de Administratie voldoen aan de desbetreffende bepalingen van dit Voorschrift.

1.4 Tenzij de hulpverleningsboot voldoende zeeg heeft, moet deze zijn voorzien van een boegoverdekking die zich over ten minste 15% van de lengte uitstrekt.

1.5 Hulpverleningsboten moeten kunnen manoeuvreren met een snelheid tot 6 knopen en moeten gedurende ten minste 4 uur die snelheid kunnen aanhouden.

1.6 Hulpverleningsboten moeten bij zeegang handelbaar en manoeuvreerbaar genoeg zijn om personen uit het water te kunnen terughalen, reddingvlotten bij elkaar te brengen en het grootste type reddingvlot dat aan boord is, beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting of een gelijkwaardig gewicht, met een vaart van ten minste 2 knopen te slepen.

1.7 Een hulpverleningsboot moet met een binnenboord- of buitenboordmotor zijn uitgerust. Indien een buitenboordmotor is aangebracht, dan kunnen het roer en de helmstok onderdeel van de motor zijn. Niettegenstaande het bepaalde in Voorschrift 41.6.1 kunnen buitenboordbenzinemotoren met een goedgekeurd brandstofsysteem worden aangebracht in hulpverleningsboten mits de brandstoftanks op bijzondere wijze tegen brand en explosies worden beschermd.

1.8 Er moeten permanent voorzieningen ten behoeve van het slepen in de hulpverleningsboot zijn aangebracht en deze moeten sterk genoeg zijn om reddingvlotten bij elkaar te brengen of te slepen zoals in paragraaf 1.6 wordt vereist.

1.9 Hulpverleningsboten moeten zijn uitgerust met een waterdichte berging voor kleinere uitrustingsstukken.

2 Uitrusting van hulpverleningsboten

2.1 Alle uitrustingsstukken voor hulpverleningsboten, met uitzondering van de boothaken die beschikbaar moeten blijven om de boot af te houden, moeten in de hulpverleningsboot zijn vastgezet door middel van sjorringen, opgeborgen in kasten of compartimenten, bevestigd in beugels of soortgelijke armaturen of andere geschikte voorzieningen. De uitrusting moet zo zijn vastgezet dat zij geen belemmering vormt bij tewaterlatings- of terughaalactiviteiten. Alle uitrustingsstukken moeten zo klein mogelijk zijn, een zo klein mogelijk gewicht hebben en moeten op doeltreffende en compacte wijze zijn verpakt.

2.2 De normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot moet bestaan uit:

.1 voldoende drijvende riemen of pagaaien om in kalme zee vooruit te kunnen komen. Voor iedere riem moeten er dollen, steunen of gelijkwaardige voorzieningen aanwezig zijn. De dollen of steunen moeten door middel van lijnen of kettingen aan de boot bevestigd zijn.

.2 een drijvend hoosvat;

.3 een nachthuis met een doelmatig kompas dat verlicht wordt of voorzien is van doelmatige middelen voor verlichting;

.4 een drijfanker en kaailijn met een sleeplijn van voldoende sterkte en met een lengte van ten minste 10 m;

.5 een vanglijn van voldoende lengte en sterkte bevestigd aan het ontkoppelingsmiddel dat voldoet aan de eisen van Voorschrift 41.7.7 en geplaatst aan de voorkant van de hulpverleningsboot;

.6 een drijvende lijn van ten minste 50 m lengte, sterk genoeg om een reddingvlot te slepen zoals voorgeschreven in paragraaf 1.6;

.7 één waterdichte elektrische lantaarn geschikt voor het geven van morseseinen, alsmede één stel reservebatterijen en één reservelampje, verpakt in een waterdichte houder;

.8 een fluit of een gelijkwaardig toestel voor het geven van geluidssignalen;

.9 een e.h.b.o.-uitrusting in een waterdichte trommel, die na gebruik weer goed gesloten kan worden;

.10 twee drijvende werpringen, ieder bevestigd aan een drijvende reddinglijn van ten minste 30 m lengte;

.11 een zoeklicht dat een lichtgekleurd voorwerp van 18 m breedte op 180 m afstand bij nacht gedurende in totaal 6 uur, waarvan ten minste 3 uur achtereen, doelmatig kan verlichten;

.12 een doelmatige radarreflector;

.13 hulpmiddelen tegen warmteverlies die voldoen aan de eisen van Voorschrift 34, voldoende voor 10% van het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot ruimte is bestemd of twee, welk van beide het meeste is.

2.3 Behalve de uitrusting voorgeschreven in paragraaf 2.2 moet de normale uitrusting van iedere vaste hulpverleningsboot bestaan uit:

.1 een boothaak;

.2 een emmer;

.3 een mes of bijl.

2.4 Behalve de uitrusting voorgeschreven in paragraaf 2.2 moet de normale uitrusting van iedere hulpverleningsboot in opgeblazen toestand bestaan uit:

.1 een drijvend veiligheidsmes;

.2 twee sponzen;

.3 een doelmatige met de hand te bedienen blaasbalg of pomp;

.4 reparatiegerei en materiaal in een geschikte houder voor het herstellen van lekkages;

.5 een veiligheidsboothaak.

3 Aanvullende uitrusting voor een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand

3.1 De bepalingen van Voorschrift 41.1.3 en 41.1.5 zijn niet van toepassing op hulpverleningsboten in opgeblazen toestand.

3.2 Een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet zo zijn vervaardigd dat, wanneer deze aan zijn spruit of ontkoppelingshaak hangt:

.1 voldoende sterk en stijf genoeg is om afgevierd en teruggehieuwd te kunnen worden met de volledige bezetting en de volledige uitrusting;

.2 sterk genoeg is om een last van 4 maal het gewicht van haar volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur van 20° plus of minus 3°C met alle overdrukventielen gesloten te doorstaan;

.3 sterk genoeg is om een last van 1,1 maal het gewicht van haar volledige bezetting en volledige uitrusting bij een omgevingstemperatuur van -30°C met alle overdrukventielen gesloten te doorstaan.

3.3 Hulpverleningsboten in opgeblazen toestand moeten zo zijn vervaardigd dat ze bestand zijn tegen blootstelling aan invloeden van weer en zee:

.1 opgesteld op een open dek aan boord van een schip op zee;

.2 gedurende 30 dagen drijvend in alle toestanden van zeegang.

3.4 Behalve te voldoen aan het bepaalde in Voorschrift 41.9, moeten hulpverleningsboten in opgeblazen toestand gemerkt zijn met het serienummer, de naam of het handelsmerk van de fabrikant en de datum van fabrikage.

3.5 Het drijfvermogen van een hulpverleningsboot in opgeblazen toestand moet worden geleverd door één enkel drijflichaam onderverdeeld in ten minste vijf verschillende compartimenten van nagenoeg dezelfde inhoud of door twee verschillende drijflichamen die geen van beide groter zijn dan 60% van het totale volume. De drijflichamen moeten zo zijn ontworpen dat wanneer een van beide drijflichamen is beschadigd, de compartimenten die nog intact zijn het aantal personen waarvoor de hulpverleningsboot bestemd is, ieder met een gewicht van 75 kg en zittend op de normale plaats, drijvend kunnen houden met een positief vrijboord langs de gehele omtrek van de hulpverleningsboot.

3.6 De drijflichamen die de omgrenzing van de hulpverleningsboot in opgeblazen toestand vormen, moeten in opgeblazen toestand een inhoud hebben van ten minste 0,17 m^3 per persoon voor het aantal personen waarvoor in de hulpverleningsboot plaats bestemd is.

3.7 Ieder drijflichaam moet zijn voorzien van een terugslagklep ten behoeve van het opblazen met handbediening en van middelen om het drijflichaam te laten leeglopen.

Tenzij de Administratie er van overtuigd is dat een dergelijk middel niet noodzakelijk is, moet er tevens een overdrukventiel zijn aangebracht.

3.8 Aan de onderzijde van de bodem en op kwetsbare plaatsen aan de buitenzijde van de hulpverleningsboot van het opblaasbare type moeten ten genoegen van de Administratie schavielstrippen zijn aangebracht.

3.9 Indien met een spiegel uitgerust mag deze niet verder naar binnen zijn aangebracht dan 20% van de lengte over alles van de hulpverleningsboot.

3.10 Er moeten doelmatige bevestigingspunten zijn aangebracht om de vanglijnen voor en achter en de grijplijnen langs de buitenzijde van de boot te bevestigen.

3.11 De hulpverleningsboot van het opblaasbare type moet te allen tijde in volledig opgeblazen toestand worden gehouden.

AFDELING VI – TEWATERLATINGS- EN INSCHEPINGSMIDDELEN

Voorschrift 48

Tewaterlatings- en inschepingsmiddelen

1 Algemene eisen

1.1 Ieder tewaterlatingsmiddel met inbegrip van het vier- en hijsgerei moet zo zijn uitgevoerd dat volledig uitgeruste groepsreddingmiddelen of hulpverleningsboten die daarmee worden bediend, tegen een kop- of stuurlast tot 10° in en met een slagzij tot 20° naar iedere kant afgevierd kunnen worden:

.1 bij het inschepen als bepaald in Voorschrift 22 of 28 met de volledige bezetting;

.2 zonder personen in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot.

1.2 Niettegenstaande het bepaalde in paragraaf 1.1 moeten tewaterlatingsmiddelen voor de reddingboten van olietankschepen, chemicaliëntankschepen en gasschepen met een slagzij in de eindtoestand die groter is dan 20°, berekend in overeenstemming met het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen, 1973, zoals gewijzigd bij het desbetreffende Protocol van 1978, en met de aanbevelingen van de Organisatie[1]), naar gelang van toepassing, kunnen worden gebruikt aan de lage kant bij de maximale slagzij in de eindtoestand.

1.3 Een tewaterlatingsmiddel om het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, zowel volledig beladen en uitgerust alsook in onbeladen toestand, te bedienen, mag geenszins afhankelijk zijn van andere middelen dan van zwaartekracht of opgeslagen mechanische kracht, die onafhankelijk is van de energievoorziening van het schip.

1.4 Een tewaterlatingsmechanisme moet zo zijn ingericht dat het vanaf een plaats aan dek en vanaf een plaats in het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot door één persoon in werking gesteld kan worden; het groepsreddingmiddel moet zichtbaar zijn voor degene die het tewaterlatingsmiddel aan dek bedient.

---

[1]) Verwezen wordt naar de vereisten inzake stabiliteit in beschadigde toestand van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren (IBC Code) door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.4(48) en van de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen bij resolutie MSC.5(48).

1.5 Ieder tewaterlatingsmiddel moet zo zijn geconstrueerd dat er een minimum aan lopend onderhoud nodig is.

Alle onderdelen, die regelmatig onderhoud door de bemanning behoeven, moeten direct toegankelijk en gemakkelijk te onderhouden zijn.

1.6 De lierremmen van het tewaterlatingsmiddel moeten sterk genoeg zijn om:

.1 een statische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,5 maal de maximale werkbelasting, en

.2 een dynamische beproeving te doorstaan met een proefbelasting van ten minste 1,1 maal de maximale werkbelasting bij de maximale afviersnelheid.

1.7 Het tewaterlatingsmiddel en toebehoren, met uitzondering van de lierremmen, moeten sterk genoeg zijn om een statische beproeving met een proefbelasting van ten minste 2,2 maal de maximale werkbelasting te doorstaan.

1.8 Structurele onderdelen en alle blokken, lopers, ogen, schakels, bevestigingen en alle andere benodigdheden die in verband met de tewaterlatingsuitrusting worden gebruikt moeten ten minste zijn ontworpen met een minimumveiligheidsfactor gebaseerd op de vastgestelde maximumwerkbelasting en de treksterkte van het materiaal, dat voor de constructie werd toegepast.

Voor alle structurele davit- en lieronderdelen moet een minimum veiligheidsfactor van 4,5 en voor alle lopers, ophangingskettingen, schakels en blokken moet een minimum veiligheidsfactor van 6 worden toegepast.

1.9 Ieder tewaterlatingsmiddel moet, voor zover uitvoerbaar, in werking blijven onder omstandigheden van ijsafzetting.

1.10 Een tewaterlatingsmiddel voor een reddingboot moet een reddingboot met zijn bedieningsbemanning kunnen ophieuwen.

1.11 Het tewaterlatingsmiddel moet zodanig zijn ingericht dat de inscheping in het groepsreddingmiddel overeenkomstig de eisen van de Voorschriften 38.4.2, 38.4.3, 41.3.1 en 41.3.2 mogelijk is.

2 Tewaterlatingsmiddelen die gebruik maken van lopers en een lier

2.1 De lopers moeten van draaivrij en corrosiebestendig staaldraad zijn vervaardigd.

2.2 Tenzij een doeltreffend compenserend middel is aangebracht, moeten de lopers, bij het gebruik van een meervoudige trommellier, zo zijn ingericht dat zij bij het vieren met dezelfde snelheid van de trommel afwinden en dat ze bij het hieuwen gelijkmatig met dezelfde snelheid opwinden.

2.3 Ieder tewaterlatingsmiddel voor een hulpverleningsboot moet zijn uitgerust met een liermotor bekrachtigd met zodanig vermogen dat de hulpverleningsboot met volledige bezetting en volledige uitrusting uit het water gehieuwd kan worden.

2.4 Ten einde ieder groepsreddingmiddel en iedere hulpverleningsboot terug te kunnen hieuwen moet er een doeltreffende handbediening

zijn. Zwengels of tandwielen mogen niet door de bewegende delen van de lier worden gedraaid wanneer het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot wordt afgevierd of wanneer het werktuiglijk wordt opgehieuwd.

2.5 Indien davitarmen werktuiglijk worden teruggehaald, dan moeten er veiligheden op worden aangebracht die automatisch de drijfkracht uitschakelen voordat de davitarmen de eindstand bereiken, om te vermijden dat de lopers of de davitarmen overbelast worden, tenzij de motor is ontworpen om dergelijke overbelasting te voorkomen.

2.6 De snelheid waarmee het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot te water gelaten wordt, mag niet minder zijn dan die verkregen volgens de formule.

$S = 0{,}4 + (0{,}02 \times H)$

waarin

S = afviersnelheid in meters per seconde

H = hoogte in meters vanaf de davitkop tot aan de waterlijn in ballasttoestand.

2.7 De maximale afviersnelheid moet door de Administratie worden vastgesteld, met inachtneming van het ontwerp van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot, de bescherming van de inzittenden tegen buitensporige krachten en de sterkte van de tewaterlatingsvoorzieningen rekening houdend met de traagheidskrachten bij een noodstop. In het toestel moeten middelen zijn ingebouwd waardoor wordt verzekerd dat deze snelheid niet zal worden overschreden.

2.8 Ieder tewaterlatingsmiddel voor de hulpverleningsboot moet de hulpverleningsboot beladen met de volledige bezetting en volledige uitrusting met een snelheid van ten minste 0,3 m/s kunnen ophieuwen.

2.9 Op ieder tewaterlatingsmiddel moeten remmen zijn aangebracht die de afdaling van het groepsreddingmiddel of de hulpverleningsboot kunnen stoppen en deze beladen met volledige bezetting en volledige uitrusting veilig kunnen vasthouden; de remblokken moeten waar nodig worden beschermd tegen water en olie.

2.10 Met de hand bedienbare remmen moeten zo zijn aangebracht dat de rem altijd in werking staat, tenzij de bediener daarvan of een mechanisme dat door de bediener in werking wordt gesteld, de rem in de „afvier-stand" houdt.

3 *Tewaterlating door middel van vrij opdrijven*

Waar voor een groepsreddingmiddel een tewaterlatingsmiddel noodzakelijk is, maar dit tevens ontworpen is om vrij te kunnen opdrijven, moet de desbetreffende ontkoppeling van het groepsreddingmiddel van de opstellingsplaats automatisch zijn.

4 Tewaterlating door middel van vrije val

Ieder tewaterlatingsmiddel voor vrije val dat gebruik maakt van een hellend vlak moet behalve te voldoen aan de bepalingen van paragraaf 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

.1 het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat de inzittenden van het groepsreddingmiddel tijdens de tewaterlating geen buitensporige krachten ondervinden;

.2 het tewaterlatingsmiddel moet een vaste opbouw zijn met een hellingshoek en een lengte die groot genoeg zijn om er verzekerd van te zijn dat het groepsreddingmiddel daadwerkelijk vrij komt van het schip;

.3 het tewaterlatingsmiddel moet doeltreffend beschermd zijn tegen roestvorming en zo zijn geconstrueerd dat brandopwekkende wrijving of vonkvorming door stoten tijdens de tewaterlating van het groepsreddingmiddel wordt voorkomen.

5 Tewaterlating en inscheping met evacuatieglijbanen

Ieder tewaterlatingsmiddel in de vorm van een evacuatieglijbaan moet, behalve te voldoen aan de daarop betrekking hebbende bepalingen van paragraaf 1, ook voldoen aan de volgende eisen:

.1 de evacuatieglijbaan moet door één persoon bij de inschepingsplaats kunnen worden ontplooid;

.2 de evacuatieglijbaan moet bij harde wind en in zeegang kunnen worden gebruikt.

6 Tewaterlatingsmiddelen voor reddingvlotten

Ieder tewaterlatingsmiddel voor reddingvlotten moet voldoen aan de bepalingen van de paragrafen 1 en 2, behalve met betrekking tot het gebruik van zwaartekracht om het middel naar buiten te draaien, het inschepen op de opstellingsplaats, en het terughieuwen van het beladen reddingvlot.

Het tewaterlatingsmiddel moet zo zijn ingericht dat voortijdige ontkoppeling tijdens het afvieren wordt voorkomen en dat het reddingvlot wordt ontkoppeld wanneer dit het water raakt.

7 Inschepingsladders

7.1 Er moeten handgrepen zijn aangebracht om een veilig overstappen van het dek naar de kop van de ladder en omgekeerd te waarborgen.

7.2 De treden van de ladder dienen:

.1 te zijn vervaardigd van hardhout, zonder kwasten of andere onregelmatigheden, glad afgewerkt en vrij van scherpe randen en splinters, dan wel van geschikt materiaal met gelijkwaardige eigenschappen;

.2 te zijn voorzien van een doeltreffend anti-slip oppervlak verkregen door groeven in lengterichting óf door middel van het aanbrengen van een goedgekeurde anti-sliplaag;

.3 niet minder dan 480 mm lang, 115 mm breed en 25 mm dik te zijn waarbij een anti-slipoppervlak of -laag niet meegerekend is;

.4 op gelijke afstanden van niet minder dan 300 mm en niet meer dan 380 mm van elkaar op zodanige wijze te zijn bevestigd dat zij de horizontale stand behouden.

7.3 De zijleiders van de ladder dienen aan elke zijde te bestaan uit twee onbeklede manilla-einden met een omtrek van ten minste 65 mm. Elk eind dient uit één stuk te bestaan zonder verbindingen beneden de bovenste trede. Ander materiaal kan worden gebruikt op voorwaarde

dat de afmetingen, breeksterkte, verwering, rek- en grijpeigenschappen ten minste gelijkwaardig zijn aan die van manilla touwwerk. Alle touweinden dienen zo te zijn afgewerkt dat ze niet kunnen rafelen.

AFDELING VII - ANDERE REDDINGMIDDELEN

Voorschrift 49

Lijnwerptoestellen

Ieder lijnwerptoestel dient:

.1 een lijn met redelijke nauwkeurigheid te kunnen wegschieten;

.2 niet minder dan vier projectielen te hebben, die bij gunstige weersomstandigheden een lijn kunnen trekken over een afstand van ten minste 230 m;

.3 niet minder dan vier lijnen te hebben, ieder met een breeksterkte van ten minste 2.000 N;

.4 beknopte gebruiksaanwijzingen of pictogrammen te hebben, die duidelijk het gebruik van het lijnwerptoestel aangeven.

De raket, in het geval van een door een pistool afgevuurde raket, of het geheel, in het geval van een raket en lijn die één geheel vormen dienen vervat te zijn in een waterbestendige houder. In het geval van een door een pistool afgevuurde raket moeten de lijnen en raketten, te zamen met de ontstekingsmiddelen bovendien zijn geborgen in een verpakking die bescherming biedt tegen weersinvloeden.

Voorschrift 50

Algemeen alarmsysteem

Het algemeen alarmsysteem moet het algemeen alarmsignaal kunnen geven bestaande uit zeven of meer korte stoten gevolgd door één lange stoot op de scheepsfluit of sirene en daarnaast op een elektrisch bediende bel of claxon of een ander gelijkwaardig waarschuwingssysteem, dat wordt bekrachtigd door de elektrische hoofdkrachtbron en de elektrische noodkrachtbron, zoals vereist in Voorschrift II-1/42 of II-1/43, welk van beide van toepassing is. Het systeem moet vanaf de brug kunnen worden bediend en, behalve de scheepsfluit, ook vanaf andere strategisch gelegen punten. Het systeem moet in alle ruimten voor accommodatie en alle normale werkruimten van de bemanning hoorbaar zijn.

AFDELING VIII – DIVERSEN

Voorschrift 51

Handboek voor oefeningen

Het handboek voor oefeningen, dat uit verschillende banden kan bestaan, dient instructies en informatie te bevatten, gesteld in gemakkelijk begrijpelijke bewoordingen en waar mogelijk geïllustreerd, ten aanzien van de aan boord geplaatste reddingmiddelen en de beste overlevingsmethoden.

Deze informatie kan, in plaats van door dit handboek, ook met behulp van audio-visuele middelen worden verstrekt. De volgende punten dienen uitvoerig te worden toegelicht:

.1 het aandoen van reddinggordels en/of overlevingspakken;

.2 het verzamelen op de daarvoor aangewezen plaats;

.3 het inschepen, het te water laten en het vrijkomen van de groepsreddingmiddelen en de hulpverleningsboten;

.4 de manier van te water laten vanuit het groepsreddingmiddel;

.5 het ontkoppelen van de tewaterlatingsmiddelen;

.6 de werkwijze en het gebruik van de middelen voor bescherming op de tewaterlatingsplaatsen, voor zover van toepassing;

.7 de verlichting van de tewaterlatingsplaatsen;

.8 het gebruik van alle overlevingsuitrusting;

.9 het gebruik van alle ontdekkingsmiddelen;

.10 het gebruik van radiomiddelen voor redding – met behulp van illustraties;

.11 het gebruik van drijfankers;

.12 het gebruik van motor en accessoires;

.13 het terughieuwen van de groepsreddingmiddelen en hulpverleningsboten, plaatsen en sjorren daarbij inbegrepen;

.14 de gevaren van blootstelling aan weer en zee en de noodzaak van warme kleding;

.15 het beste gebruik van de voorzieningen van de groepsreddingmiddelen ten behoeve van overleving;

.16 de manieren van redding uit zee, waarbij inbegrepen het gebruik van helicopterreddinguitrusting (stroppen, manden, draagbaren), reddingboeien met broeking en reddingapparatuur gebruikt vanaf de wal en het lijnwerptoestel van het schip;

.17 alle andere activiteiten die de verlaatrol en de noodinstructies aangeven;

.18 aanwijzingen voor noodreparaties van de reddingmiddelen.

Voorschrift 52

Instructies voor onderhoud aan boord

Instructies voor het onderhoud van reddingmiddelen aan boord moeten gemakkelijk te begrijpen zijn, waar mogelijk geïllustreerd en al naar passend de volgende gegevens voor elk middel omvatten:

.1 een controlelijst, te gebruiken wanneer de inspecties vereist in Voorschrift 19.7 worden verricht;

.2 aanwijzingen ten behoeve van onderhoud en reparaties;

.3 schema voor periodiek onderhoud;

.4 schematische voorstellingen van smeerpunten en aanbevolen smeermiddelen;

.5 een lijst met vervangbare onderdelen;

.6 een lijst met adressen waar reserve-onderdelen verkregen kunnen worden;

.7 een logboek voor aantekening van inspecties en onderhoud.

Voorschrift 53

Verlaatrol en aanwijzingen bij noodgevallen

1 De verlaatrol moet bijzonderheden bevatten inzake het algemeen alarmsignaal voorgeschreven in Voorschrift 50, en tevens de maatregelen aangeven die door bemanning en passagiers genomen moeten worden wanneer dit alarm gegeven wordt.

2 De verlaatrol moet de taken aangeven, die zijn opgedragen aan de verschillende bemanningsleden, waaronder:

.1 het sluiten van de waterdichte deuren, branddeuren, afsluiters, spuigaten, zijpoorten, schijnlichten, patrijspoorten, en soortgelijke openingen in het schip;

.2 het uitrusten van groepsreddingmiddelen en andere reddingmiddelen;

.3 het gereed maken en te water laten van groepsreddingmiddelen;

.4 het gereed maken van andere reddingmiddelen in het algemeen;

.5 het verzamelen van de passagiers;

.6 het gebruik van de communicatieuitrusting;

.7 het bemannen van de brandweerploegen die aangewezen zijn om branden te bestrijden;

.8 bijzondere taken opgedragen in verband met het gebruik van de brandbestrijdingsuitrusting en -installaties.

3 De verlaatrol moet aangeven welke officieren aangewezen zijn om er voor te zorgen dat de redding- en brandbestrijdingsmiddelen in goede staat en klaar voor onmiddellijk gebruik worden gehouden.

4 De verlaatrol moet vervangers aangeven voor de belangrijkste personen, indien dezen niet tot handelen in staat zouden zijn, rekening

houdende met het gegeven dat verschillende noodsituaties verschillende maatregelen noodzakelijk maken.

5 Op de verlaatrol moeten de aan de bemanning opgedragen taken in noodsituaties ten aanzien van de passagiers worden aangegeven. Deze taken moeten onder meer omvatten:

.1 het waarschuwen van de passagiers;

.2 het erop toezien dat zij voldoende gekleed zijn en dat zij hun reddinggordels goed hebben aan gedaan;

.3 het verzamelen van de passagiers op hun verzamelplaatsen;

.4 het bewaren van de orde in de gangen en op de trappen en algemeen toezicht uitoefenen op de verplaatsing van de passagiers;

.5 het er voor zorgen dat een voorraad dekens naar de groepsreddingmiddelen wordt gebracht.

6 De verlaatrol moet zijn opgemaakt voordat het schip zee kiest. Nadat de verlaatrol eenmaal is opgemaakt, moet de kapitein wanneer een verandering in de samenstelling van de bemanning wijziging van de verlaatrol noodzakelijk maakt, de verlaatrol herzien of een nieuwe verlaatrol opmaken.

7 De verlaatrol op passagiersschepen moet goedgekeurd zijn.

DEEL 4

HOOFDSTUK IV

RADIOTELEGRAFIE EN RADIOTELEFONIE

Voorschrift 2

Uitdrukkingen en omschrijvingen

De onderstaande nieuwe sub-paragraaf toevoegen:

„(i) „Noodradiobaken" betekent een station in de mobiele dienst, waarvan de uitzendingen bedoeld zijn, opsporings- en reddingswerkzaamheden te vergemakkelijken."

De volgende nieuwe voorschriften worden toegevoegd:

„Voorschrift 14–1

Noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen

(a) De noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen die, zoals vereist in Voorschrift III/6.2.3 aan boord van groepsreddingmiddelen aanwezig moeten zijn, moeten signalen kunnen uitzenden opdat vliegtuigen het groepsreddingmiddel kunnen lokaliseren; kunnen deze eventueel ook alarmsignalen uitzenden.

(b) De noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen moeten ten minste afwisselend of tegelijkertijd signalen kunnen uitzenden die voldoen aan de desbetreffende normen en aanbevolen praktijken van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) op de frequenties 121.5 MHz en 243.0 MHz.

(c) De noodradiobakens voor groepsreddingmiddelen moeten:

(i) een opvallende kleur hebben, zo zijn uitgevoerd dat zij door een onervaren persoon kunnen worden bediend en zo gebouwd dat zij gemakkelijk kunnen worden beproefd en onderhouden. De batterijen dienen niet vaker vervangen behoeven te worden dan met tussenpozen van 12 maanden, rekening houdend met de beproevingsvoorschriften;

(ii) waterdicht zijn, kunnen drijven, en zonder onklaar te raken van een hoogte van ten minste 20 m in het water kunnen worden geworpen;

(iii) alleen met de hand in- en uitgeschakeld kunnen worden;

(iv) draagbaar, licht van gewicht en compact zijn;

(v) kunnen aangeven dat er signalen worden uitgezonden;

(vi) worden gevoed door een batterij die een integrerend onderdeel vormt van het apparaat en van voldoende capaciteit is om het toestel 48 uur te doen werken. De uitzending kan met tussenpozen plaatsvinden. Bij de bepaling van de zendcyclus dient rekening te worden gehouden met de waarschijnlijkheid dat het peilen recht vooruit („homing") naar behoren wordt uitgevoerd, de noodzaak congestie op de frequenties te vermijden, en de noodzaak te voldoen aan de eisen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO); en

(vii) worden beproefd, en indien nodig moet hun energiebron worden vervangen met tussenpozen van niet langer dan 12 maanden.

Voorschrift 14–2

Periodieke inspectie en beproeving van noodradiobakens

De overeenkomstig Voorschrift III/6.2.3. aangebrachte noodradiobakens dienen met tussenpozen van niet langer dan 12 maanden te worden geïnspecteerd en beproefd, en indien nodig dient hun energiebron te worden vervangen. In gevallen waarin zulks gepast en redelijk voorkomt, kan de Administratie deze termijn evenwel verlengen tot 17 maanden.

Voorschrift 14–3

Duplex-radiotelefonietoestel voor groepsreddingmiddelen

(a) Het in Voorschrift III/6.2.4. vereiste toestel dient zo te zijn uitgevoerd dat het in een noodgeval door een onervaren persoon kan worden bediend.

(b) Het toestel dient draagbaar te zijn en te kunnen worden gebruikt voor verbindingen aan boord.

(c) Het toestel dient te voldoen aan de eisen neergelegd in het desbetreffende Radioreglement voor uitrusting gebruikt in de maritieme mobiele dienst voor verbindingen aan boord en dient te kunnen werken op die kanalen die door het Radioreglement zijn aangegeven en zoals vereist wordt door de Administratie. Indien het toestel werkt op de VHF-band, dienen voorzorgsmaatregelen te worden genomen om te voorkomen dat ongewild bij uitrusting die op VHF-kanaal 16 kan werken, die frequentie wordt gekozen.

(d) Het toestel dient te werken met behulp van een batterij van voldoende capaciteit om een werking van 4 uur met een zendcyclus van 1:9 te waarborgen.

(e) Op zee dient de uitrusting in bevredigende staat te worden gehouden en wanneer nodig, dient de batterij tot volle spanning te worden opgeladen of te worden vervangen."

DEEL 5

HOOFDSTUK VII

VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN

De bestaande tekst van Hoofdstuk VII wordt vervangen door de onderstaande tekst:

DEEL A – VERVOER VAN GEVAARLIJKE STOFFEN IN VERPAKTE VORM OF VASTE STOFFEN IN BULK

Voorschrift 1

Toepassing

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit Deel van toepassing op gevaarlijke stoffen, zoals geklassificeerd in Voorschrift 2, die worden vervoerd in verpakte vorm of als vaste stoffen in bulk (hierna te noemen „gevaarlijke stoffen") met alle schepen waarop deze voorschriften van toepassing zijn en met vrachtschepen met een bruto-inhoud van minder dan 500 ton.

2. De bepalingen van dit Deel zijn niet van toepassing op de voorraden en uitrusting van schepen.

3. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is verboden tenzij dit geschiedt in overeenstemming met de voorschriften van dit Deel.

4. Iedere Verdragsluitende Regering moet ter aanvulling van de voorschriften van dit Deel aangaande de veilige verpakking en stuwage van

gevaarlijke stoffen gedetailleerde instructies uitgeven of doen uitgeven, die mede de voorzorgen die in acht moeten worden genomen met betrekking tot plaatsing nabij andere goederen, moeten bevatten.[1])

[1]) Verwezen wordt naar de Internationale Maritieme Code inzake gevaarlijke stoffen (IMDG Code), door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.81(IV) en naar de desbetreffende artikelen en daarmede samenhangende delen van Aanhangsel B van de Code inzake veilige praktijken ten aanzien van vaste stoffen in bulk (BC Code), door de Organisatie aangenomen bij resolutie A.434(XI), zoals deze door de Maritieme Veiligheidscommissie zijn of kunnen worden gewijzigd.

Voorschrift 2

Klassificatie

Gevaarlijke stoffen worden in de volgende klassen verdeeld:
Klasse 1 – Ontplofbare stoffen.
Klasse 2 – Gassen: samengeperste, vloeibare of onder druk opgeloste.
Klasse 3 – Ontvlambare vloeistoffen.
Klasse 4.1 – Ontvlambare vaste stoffen.
Klasse 4.2 – Stoffen die in korte tijd tot zelfontbranding kunnen overgaan.
Klasse 4.3 – Stoffen die, in aanraking met water, ontvlambare gassen afgeven.
Klasse 5.1 – Oxyderende stoffen.
Klasse 5.2 – Organische peroxyden.
Klasse 6.1 – Vergiftigde stoffen.
Klasse 6.2 – Besmettelijke stoffen.
Klasse 7 – Radioactieve stoffen.
Klasse 8 – Bijtende stoffen.
Klasse 9 – Verschillende gevaarlijke stoffen, dat wil zeggen elke andere stof, die volgens ondervinding blijkt of zal blijken van een zodanige gevaarlijke aard te zijn, dat de bepalingen van dit Hoofdstuk daarop behoren te worden toegepast.

Voorschrift 3

Verpakking

1. De verpakking van gevaarlijke stoffen moet:
.1 goed zijn uitgevoerd en zich in een deugdelijke toestand bevinden;
.2 van zodanige samenstelling zijn dat elk binnenoppervlak waarmede de inhoud in aanraking kan komen, niet op een gevaarlijke wijze wordt aangetast door de stof die wordt vervoerd; en
.3 in staat zijn de normale risico's van behandeling en vervoer over zee te weerstaan.

2. Waar het gewoonte is bij de verpakking van vloeistoffen in houders absorberend en stootwerend materiaal te gebruiken, moet dat materiaal:

.1 in staat zijn de gevaren waartoe de vloeistof aanleiding kan geven, tot een minimum te beperken;

.2 zo zijn aangebracht dat beweging wordt voorkomen en de zekerheid bestaat dat de houder geheel omringd blijft; en

.3 waar redelijkerwijs mogelijk van voldoende hoeveelheid zijn om de vloeistof te absorberen in het geval de houder breekt.

3. Houders die gevaarlijke vloeistoffen bevatten, moeten bij de vultemperatuur een zodanige voldoende vrije ruimte hebben, dat de hoogste temperatuur die in de loop van normaal vervoer kan optreden, kan worden ondergaan.

4. Gasflessen of houders, die gassen onder druk bevatten, moeten deugdelijk zijn geconstrueerd, beproefd en onderhouden en op de juiste wijze zijn gevuld.

5. Lege, niet gereinigde houders, die reeds eerder zijn gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zijn onderworpen aan de bepalingen van dit Deel voor gevulde houders, tenzij toereikende maatregelen zijn genomen om alle risico's weg te nemen.

Voorschrift 4

Merken en etiketten

1. Colli die gevaarlijke stoffen bevatten, moeten duurzaam zijn gemerkt met de juiste technische benaming; uitsluitend handelsnamen mogen niet worden gebezigd.

2. Colli die gevaarlijke stoffen bevatten, moeten zijn voorzien van in het oog springende aangehechte of opgedrukte etiketten, al naar passend, zodat de gevaarlijke eigenschappen van de daarin verpakte stoffen duidelijk opvallen.

3. De wijze van merken van de juiste technische benaming en van het aanhechten of het opdrukken van etiketten op colli die gevaarlijke stoffen bevatten, moet zodanig zijn dat deze gegevens nog leesbaar zijn op colli die ten minste drie maanden in zee hebben gedreven. Bij het overwegen van passende methoden voor merken en etiketteren moet rekening worden gehouden met de duurzaamheid van de gebruikte materialen en de aard van het buitenoppervlak van de verpakking.

4. Colli die gevaarlijke stoffen bevatten, moeten afzonderlijk gemerkt en geëtiketteerd worden, met de uitzondering dat:

.1 colli die gevaarlijke stoffen bevatten die een gering risico opleveren, of die in geringe hoeveelheden zijn verpakt[1]); of

.2 wanneer bijzondere omstandigheden zulks toelaten, colli die kun-

nen worden gestuwd en behandeld als eenheden die worden aangeduid met etiketten[1]);
kunnen worden vrijgesteld van de eisen inzake etikettering.

---

[1]) Verwezen wordt naar de specifieke uitzonderingen voorzien in de Internationale Maritieme Code inzake gevaarlijke stoffen (IMDG Code).

Voorschrift 5

Bescheiden

1. In alle bescheiden die verband houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee, waarin de goederen met name worden genoemd, moet de juiste technische benaming worden gebezigd (uitsluitend handelsnamen mogen niet worden gebezigd) en de juiste omschrijving, in overeenstemming met de in Voorschrift 2 vermelde klassificatie, worden gegeven.

2. De door de verscheper opgemaakte ladingpapieren moeten inhouden, of vergezeld zijn van een ondertekend certificaat of een ondertekende verklaring, dat de voor verscheping aangeboden partij deugdelijk is verpakt en gemerkt of geëtiketteerd, naar gelang noodzakelijk, en zich in een deugdelijke toestand voor vervoer bevindt.

3. Elk schip dat gevaarlijke goederen vervoert, moet een speciale lijst of manifest aan boord hebben waarin, in overeenstemming met de in Voorschrift 2 vermelde klassificatie, de gevaarlijke stoffen aan boord en de plaats waar deze zich bevinden, worden omschreven. In plaats van zulk een speciale lijst of manifest kan een gedetailleerd stuwplan, waarin klasse en plaats van stuwing van alle aan boord aanwezige gevaarlijke stoffen zijn aangegeven, worden gebezigd.

Voorschrift 6

Stuwagevoorwaarden

1. Gevaarlijke stoffen moeten veilig en op doelmatige wijze, in overeenstemming met de eigenschappen van de stoffen worden gestuwd. Stoffen die elkaar niet verdragen, moeten van elkaar zijn gescheiden.

2. Ontplofbare stoffen (met uitzondering van munitie) die een ernstig gevaar kunnen opleveren, moeten worden gestuwd in een magazijn, dat buitengaats veilig opgesloten en op slot dient te worden gehouden. Dergelijke ontplofbare stoffen moeten gescheiden zijn van ontstekingsmiddelen. Elektrische toestellen en kabels moeten in elke ruimte, waarin ontplofbare stoffen worden vervoerd, zodanig zijn ontworpen en worden gebruikt, dat het gevaar van brand of ontploffing tot een minimum is beperkt.

3. Gevaarlijke stoffen in verpakte vorm, die gevaarlijke dampen afgeven, moeten in een mechanisch geventileerde ruimte of aan dek worden gestuwd. Gevaarlijke vaste stoffen in bulk, die gevaarlijke dampen afgeven, moeten in een goed geventileerde ruimte worden gestuwd.

4. Aan boord van schepen die ontvlambare vloeistoffen of gassen vervoeren, moeten waar nodig bijzondere voorzorgen tegen brand of ontploffing worden genomen.

5. Stoffen die aan spontane verhitting of ontbranding onderhevig zijn, mogen niet worden vervoerd, tenzij doeltreffende voorzorgen zijn genomen om het risico van het uitbreken van brand tot een minimum te beperken.

Voorschrift 7

Ontplofbare stoffen aan boord van passagiersschepen

1. Aan boord van passagiersschepen mogen slechts de volgende ontplofbare stoffen worden vervoerd:
.1 veiligheidspatronen en -ontstekingsmiddelen;
.2 kleine hoeveelheden ontplofbare stoffen, waarvan de totale netto massa de 10 kg niet te boven gaat;
.3 noodsignalen voor gebruik aan boord van schepen of vliegtuigen, indien de totale massa van deze signalen de 1000 kg niet te boven gaat;
.4 behoudens aan boord van schepen die dekpassagiers vervoeren, vuurwerk waarvan niet verwacht wordt dat het met grote hevigheid ontploft.

2. Niettegenstaande het bepaalde in het eerste lid mogen aan boord van passagiersschepen grotere hoeveelheden of verschillende typen van ontplofbare stoffen worden vervoerd, indien er speciale door de Administratie goedgekeurde veiligheidsmaatregelen worden getroffen.

DEEL B – BOUW EN UITRUSTING VAN SCHEPEN DIE GEVAARLIJKE VLOEIBARE CHEMICALIËN IN BULK VERVOEREN

Voorschrift 8

Begripsomschrijvingen

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, gelden voor de toepassing van dit Deel de volgende begripsomschrijvingen:

1. „Internationale Code voor chemicaliën in bulk" is de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie

aangenomen bij resolutie MSC.4(48), zoals deze door de Organisatie kan worden gewijzigd, mits deze wijzigingen zijn aangenomen, van kracht zijn geworden en in werking zijn getreden overeenkomstig de bepalingen van artikel VIII van dit Verdrag betreffende de toepasselijke procedures voor wijziging van de Bijlage, behalve van hoofdstuk I.

2. ,,Chemicaliëntankschip'' is een vrachtschip, gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar produkt dat staat vermeld in hoofdstuk 17 van de Internationale Code voor chemicaliën in bulk.

3. Voor de toepassing van Voorschrift 9 is een ,,schip dat wordt gebouwd'' een schip, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

4. ,,Een soortgelijk bouwstadium'' is het stadium waarin:

.1 de bouw ten behoeve van een specifiek schip aanvangt; en

.2 is aangevangen met de montage van dat schip, welke ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouwmateriaal omvat, welke van beide het minst is.

Voorschrift 9

Toepassing op chemicaliëntankschepen

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit Deel van toepassing op chemicaliëntankschepen gebouwd op of na 1 juli 1986, met inbegrip van die met een bruto-inhoud van minder dan 500 ton. Deze tankschepen moeten voldoen aan de vereisten van dit Deel, naast andere van toepassing zijnde vereisten van deze Voorschriften.

2. Een chemicaliëntankschip, ongeacht de datum van constructie, dat reparaties, wijzigingen, veranderingen, alsmede de daarmede verband houdende aanpassing van de uitrusting ondergaat, moet ten minste blijven voldoen aan de voorschriften die voordien op dat schip van toepassing waren. Indien het gaat om een schip gebouwd vóór 1 juli 1986, dient dit over het algemeen te voldoen aan de voorschriften voor een schip gebouwd op of na die datum, in dezelfde mate als voordat het zodanige reparaties, wijzigingen, veranderingen alsmede aanpassing van de uitrusting onderging. Reparaties, veranderingen en wijzigingen van ingrijpende aard, alsmede de daarmede verband houdende aanpassing van de uitrusting, moeten voldoen aan de voorschriften voor een schip gebouwd op of na 1 juli 1986, voor zover de Administratie zulks redelijk en uitvoerbaar acht.

3. Een schip, ongeacht de datum van constructie, dat wordt verbouwd tot chemicaliëntankschip, wordt beschouwd als chemicaliëntankschip gebouwd op de datum waarop met deze verbouwing werd aangevangen.

Voorschrift 10

Voorschriften voor chemicaliëntankschepen

1. Een chemicaliëntankschip moet voldoen aan de voorschriften van de Internationale Code voor chemicaliën in bulk en moet behalve dat het moet voldoen aan de vereisten van de Voorschriften I/8, I/9 en I/10, naar gelang toepasselijk, worden onderzocht en daarvoor moeten certificaten worden afgegeven, zoals bepaald in die Code. Voor de toepassing van dit Voorschrift worden de vereisten van de Code als bindend beschouwd.

2. Een chemicaliëntankschip dat in het bezit is van een certificaat afgegeven ingevolge de bepalingen van het eerste lid, is onderworpen aan de controle vastgelegd in Voorschrift I/19. Hiertoe wordt zulk een certificaat beschouwd als een certificaat afgegeven ingevolge Voorschrift I/12 of I/13.

DEEL C – BOUW EN UITRUSTING VAN SCHEPEN DIE VLOEIBAAR GEMAAKTE GASSEN IN BULK VERVOEREN

Voorschrift 11

Begripsomschrijvingen

Tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, gelden voor de toepassing van dit Deel de volgende begripsomschrijvingen:

1. ,,Internationale Code voor gastankschepen'' is de Internationale Code voor de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gemaakte gassen in bulk vervoeren, door de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie aangenomen bij resolutie MSC.5(48), zoals deze door de Organisatie kan worden gewijzigd, mits deze wijzigingen zijn aangenomen, van kracht zijn geworden en in werking zijn getreden overeenkomstig de bepalingen van artikel VIII van dit Verdrag betreffende de toepasselijke procedures voor wijziging van de Bijlage, behalve van hoofdstuk I.

2. ,,Gastankschip'' is een vrachtschip, gebouwd of aangepast en gebruikt voor het vervoer in bulk van een vloeibaar gemaakt gas of ander produkt dat staat vermeld in hoofdstuk 19 van de Internationale Code voor gastankschepen.

3. Voor de toepassing van Voorschrift 12 is een ,,schip dat wordt gebouwd'' een schip, waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium bevindt.

4. ,,Een soortgelijk bouwstadium'' is het stadium waarin:

.1 de bouw ten behoeve van een specifiek schip aanvangt; en

.2 is aangevangen met de montage van dat schip, welke ten minste 50 ton of 1 procent van de geschatte massa van alle bouwmateriaal omvat, welke van beide het minst is.

Voorschrift 12

Toepassing op gastankschepen

1. Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is dit Deel van toepassing op gastankschepen gebouwd op of na 1 juli 1986, met inbegrip van die met een bruto-inhoud van minder dan 500 ton. Deze gastankschepen moeten voldoen aan de vereisten van dit Deel, naast andere van toepassing zijnde vereisten van deze Voorschriften.

2. Een gastankschip, ongeacht de datum van constructie, dat reparaties, wijzigingen, veranderingen, alsmede de daarmede verband houdende aanpassing van de uitrusting ondergaat, moet ten minste blijven voldoen aan de voorschriften die voordien op dat schip van toepassing waren. Indien het gaat om een schip gebouwd vóór 1 juli 1986, dient dit over het algemeen te voldoen aan de voorschriften voor een schip gebouwd op of na die datum, in dezelfde mate als voordat het zodanige reparaties, wijzigingen, veranderingen alsmede aanpassing van de uitrusting onderging. Reparaties, veranderingen en wijzigingen van ingrijpende aard, alsmede de daarmede verband houdende aanpassing van de uitrusting, moeten voldoen aan de voorschriften voor een schip gebouwd op of na 1 juli 1986, voor zover de Administratie zulks redelijk en uitvoerbaar acht.

3. Een schip, ongeacht de datum van constructie, dat wordt verbouwd tot gastankschip, wordt beschouwd als gastankschip gebouwd op de datum waarop met deze verbouwing werd aangevangen.

Voorschrift 13

Voorschriften voor gastankschepen

1. Een gastankschip moet voldoen aan de voorschriften van de Internationale Code voor gastankschepen en moet, behalve dat het moet voldoen aan de vereisten van de Voorschriften I/8, I/9 en I/10, naar gelang toepasselijk, worden onderzocht en daarvoor moeten certificaten worden afgegeven, zoals bepaald in die Code. Voor de toepassing van dit Voorschrift worden de vereisten van de Code als bindend beschouwd.

2. Een gastankschip dat in het bezit is van een certificaat afgegeven ingevolge de bepalingen van het eerste lid is onderworpen aan de con-

trole vastgelegd in Voorschrift I/19. Hiertoe wordt zulk een certificaat beschouwd als certificaat afgegeven ingevolge Voorschrift I/12 of I/13.

Uitgegeven de *vijfde* december 1985.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK