

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1989 Nr. 134

A. TITEL

*Protocol van 1988 inzake het Internationaal Verdrag betreffende de
uitwatering van schepen, 1966, met Bijlagen;
Londen, 11 november 1988*

B. TEKST¹⁾**Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines
1966**

The Parties to the present Protocol,

Being Parties to the International Convention on Load Lines, 1966,
done at London on 5 April 1966,

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

Recognizing also the need to improve further the technical provi-
sions of the above-mentioned Convention,

Recognizing further the need for the introduction into the above-
mentioned Convention of provisions for survey and certification
harmonized with corresponding provisions in other international
instruments,

Considering that these needs may best be met by the conclusion of a
Protocol relating to the International Convention on Load Lines,
1966,

Have agreed as follows:

Article I*General obligations*

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

2. As between the Parties to the present Protocol, the provisions of
the International Convention on Load Lines, 1966 (hereinafter refer-
red to as "the Convention"), except article 29, shall apply subject to
the modifications and additions set out in the present Protocol.

3. With respect to ships entitled to fly the flag of a State which is not

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

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

Les Parties au présent Protocole,

Etant Parties à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966,

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

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer encore les dispositions techniques de ladite Convention,

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

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

Sont convenues de ce qui suit:

Article premier

Obligations générales

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

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

3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires autori-

a Party to the Convention and the present Protocol, the Parties to the present Protocol shall apply the requirements of the Convention and the present Protocol as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article II

Existing certificates

1. Notwithstanding any other provisions of the present Protocol, any International Load Line Certificate which is current when the present Protocol enters into force in respect of the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly shall remain valid until it expires.

2. A Party to the present Protocol shall not issue certificates under, and in accordance with, the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as adopted on 5 April 1966.

Article III

Communication of information

The Parties to the present Protocol undertake to communicate to, and deposit with, the Secretary-General of the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization"):

a) the text of laws, decrees, orders and regulations and other instruments which have been promulgated on the various matters within the scope of the present Protocol;

b) a list of nominated surveyors or recognized organizations which are authorized to act on their behalf in the administration of load line matters for circulation to the Parties for information of their officers, and a notification of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to those nominated surveyors or recognized organizations; and

c) a sufficient number of specimens of their certificates issued under the provisions of the present Protocol.

Article IV

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 March 1989 to 28 February 1990 and shall thereafter remain open for accession. Subject to the

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

Article II

Certificats existants

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

2. Une Partie au présent Protocole ne doit pas délivrer de certificat en application et en conformité des prescriptions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle qu'adoptée le 5 avril 1966.

Article III

Communication de renseignements

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

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

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

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

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er mars 1989 au 28 février 1990 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les

provisions of paragraph 3, States may express their consent to be bound by the present Protocol by:

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

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

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

Article V

Entry into force

1. The present Protocol shall enter into force twelve months after the date on which both the following conditions have been met:

a) not less than fifteen States, the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have expressed their consent to be bound by it in accordance with article IV, and

b) the conditions for the entry into force of the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 have been met,

provided that the present Protocol shall not enter into force before 1 February 1992.

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

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

4. After the date on which an amendment to the present Protocol or an amendment, as between the Parties to the present Protocol, to the Convention is deemed to have been accepted under article VI, any

Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par:

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

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

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

Article V

Entrée en vigueur

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

a) au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ont exprimé leur consentement à être liés par ce protocole conformément aux dispositions de l'article IV, et

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

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

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

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

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à

instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the present Protocol or the Convention as amended.

Article VI

Amendments

1. The present Protocol and, as between the Parties to the present Protocol, the Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2. Amendment after consideration within the Organization:

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

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

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

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

e) Amendments adopted in accordance with subparagraph d) shall be communicated by the Secretary-General of the Organization to all Parties to the present Protocol for acceptance.

f) (i) An amendment to an article or Annex A to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an article of the Convention, shall be deemed to have been accepted on the date on which it is accepted by two thirds of the Parties to the present Protocol.

(ii) An amendment to Annex B to the present Protocol or an amendment, as between Parties to the present Protocol, to an Annex to the Convention, shall be deemed to have been accepted:

(aa) at the end of two years from the date on which it is communicated to Parties to the present Protocol for acceptance; or

(bb) at the end of a different period, which shall not be less than

la Convention est réputé avoir été accepté conformément à l'article VI, s'applique au Protocole ou à la Convention sous leur forme modifiée.

Article VI

Amendements

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

2. Amendements après examen par l'Organisation;

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

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

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

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

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

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

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

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

bb) à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra

one year, if so determined at the time of its adoption by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the expanded Maritime Safety Committee.

However, if within the specified period either more than one third of the Parties, or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of all the merchant fleets of all Parties, notify the Secretary-General of the Organization that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

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

3. Amendment by a Conference:

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

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

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

4. a) A Party to the present Protocol which has accepted an

toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.

Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 p. 100 au moins du tonnage brut de l'ensemble des flottes de navires de commerce de toutes les Parties, notifient au Secrétaire général de l'Organisation qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

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

3. Amendement par une conférence

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

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

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

4. a) Une Partie au présent Protocole ayant accepté un amende-

amendment referred to in subparagraph 2f)(ii) which has entered into force shall not be obliged to extend the benefit of the present Protocol in respect of the certificates issued to a ship entitled to fly the flag of a State Party which, pursuant to the provisions of that subparagraph, has objected to the amendment and has not withdrawn such an objection, in so far as such certificates relate to matters covered by the amendment in question.

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

5. Unless expressly provided otherwise, any amendment made under this article which relates to the structure of a ship shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the amendment enters into force.

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

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

Article VII

Denunciation

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

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

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

ment visé à l'alinéa f) ii) du paragraphe 2 qui est entré en vigueur n'est pas tenue d'étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat Partie qui a, conformément à cet alinéa, élevé une objection contre ledit amendement, et n'a pas retiré cette objection, dans la mesure où ces certificats s'appliquent à des points qui sont visés par l'amendement en question.

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

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

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

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

Article VII

Dénonciation

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

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

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

4. A denunciation of the Convention by a Party shall be deemed to be a denunciation of the present Protocol by that Party. Such denunciation shall take effect on the same date as denunciation of the Convention takes effect according to paragraph 3) of article 30 of the Convention.

Article VIII

Depositary

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

2. The depositary shall:

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

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

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

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

Article IX

Languages

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

DONE at London at this eleventh day of November one thousand nine hundred and eighty eight.

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

Article VIII

Dépositaire

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

2. Le dépositaire:

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

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

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

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

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

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

Article IX

Langues

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

FAIT à Londres ce onze novembre mil neuf cent quatre-vingt huit.

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

Het Protocol is ondertekend voor de volgende Staten:

Cyprus ¹⁾	9 maart 1989
Uruguay ¹⁾	15 maart 1989
de Verenigde Staten van Amerika ¹⁾	6 april 1989
het Koninkrijk der Nederlanden ²⁾	24 juli 1989

¹⁾ Onder voorbehoud van bekrachtiging.

²⁾ Onder voorbehoud van aanvaarding.

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

ANNEX A

**Modifications and Additions to Articles of the International Convention
on Load Lines, 1966**

Article 2

Definitions

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

“8) ‘Length’ means 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. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.”

Add a new paragraph 9) to read as follows:

“9) ‘Anniversary date’ means the day and the month of each year which will correspond to the date of expiry of the relevant certificate.”

Articles 3, 12, 16 and 21

In the existing text of these articles all references to “(1966)” in relation to the International Load Line Certificate are deleted.

Article 4

Application

The existing text of paragraph 3) is replaced by the following:

“3) The regulations contained in annex I, unless expressly provided otherwise, are applicable to new ships.”

ANNEXE A

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

Article 2

Définitions

Remplacer le texte actuel du paragraphe 8 par le suivant:

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

Ajouter un nouveau paragraphe 9, libellé comme suit:

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

Articles 3, 12, 16 et 21

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

Article 4

Champ d'application

Remplacer le texte actuel du paragraphe 3) par le suivant:

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

Article 5

Exceptions

In paragraph 2c) the words “Punta Norte” are replaced by “Punta Rasa (Cabo San Antonio)”.

Article 13

Survey, inspection and marking

The existing heading is replaced by the following:

“Surveys and marking”

In lines 1, 4 and 7 replace the words “survey, inspection and marking” by “surveys and marking”.

Article 14

Initial and periodical surveys and inspections

The existing heading is replaced by the following:

“Initial, renewal and annual surveys”

The existing text is replaced by the following:

“1) A ship shall be subjected to the surveys specified below:

a) An initial survey before the ship is put in service, which shall include a complete inspection of its structure and equipment in so far as the ship is covered by the present Convention. The survey shall be such as to ensure that the arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

b) A renewal survey at intervals specified by the Administration but not exceeding 5 years, except where paragraphs 2, 5, 6 and 7 of article 19 are applicable, which shall be such as to ensure that the structure, equipment, arrangements, materials and scantlings fully comply with the requirements of the present Convention.

c) An annual survey within 3 months before or after each anniversary date of the certificate to ensure that:

(i) alterations have not been made to the hull or superstructures

Article 5

Exceptions

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

Article 13

Visites, inspections et apposition de marques

Remplacer le titre actuel par le suivant:

«Visites et apposition de marques»

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

Article 14

Visites et inspections initiales et périodiques des navires

Remplacer le titre actuel par le suivant:

«Visites initiales, annuelles et de renouvellement»

Remplacer le texte actuel par le suivant:

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

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

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

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

i) que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifica-

- which would affect the calculations determining the position of the load line;
- (ii) the fittings and appliances for the protection of openings, guard rails, freeing ports and means of access to crew's quarters are maintained in an effective condition;
 - (iii) the freeboard marks are correctly and permanently indicated;
 - (iv) the information required by regulation 10 is provided.

2. The annual surveys referred to in paragraph 1c) of this article shall be endorsed on the International Load Line Certificate or the International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph (2) of article 6 of the present Convention.

Article 16

Issue of certificates

Delete paragraph (4)

Article 17

Issue of certificates by another Government

The existing heading is replaced by the following:

“Issue or endorsement of certificates by another Government”.

The existing text of paragraph 1 is replaced by the following:

“1. A Contracting Government may at the request of another Contracting Government cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of the present Convention are complied with, shall issue or authorize the issue of the International Load Line Certificate to the ship and, where appropriate, endorse or authorize the endorsement of the certificate on the ship in accordance with the present Convention.”

In paragraph 4 reference to “(1966)” is deleted.

Article 18

Form of certificates

The existing text is replaced by the following:

“The certificates shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Annex III to the present Convention. If the language

tions de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge;

- ii) que les installations et appareils pour la protection des ouvertures, les rambardes, les sabords de décharge et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage sont en bon état d'entretien;
- iii) que les marques de franc-bord sont indiquées de manière correcte et permanente;
- iv) que les renseignements prescrits à la règle 10 sont fournis.

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

Article 16

Délivrance des certificats

Supprimer le paragraphe 4.

Article 17

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

Remplacer le titre actuel par le suivant:

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

Remplacer le texte actuel du paragraphe 1 par le suivant:

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

Au paragraphe 4, supprimer «(1966)».

Article 18

Forme des certificats

Remplacer le texte actuel par le suivant:

«Les certificats sont établis conformément aux modèles qui figurent à l'Annexe III de la présente Convention. Si la langue utilisée

used is neither English nor French, the text shall include a translation into one of these languages.”

Article 19

Duration of certificates

The existing heading is replaced by the following:

“Duration and validity of certificates”

The existing text is replaced by the following:

“1. An International Load Line Certificate shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed 5 years.

2. a) Notwithstanding the requirements of paragraph 1, when the renewal survey is completed within 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

b) When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate.

c) When the renewal survey is completed more than 3 months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

3. If a certificate is issued for a period of less than 5 years, the Administration may extend the validity of a certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in paragraph 1, provided that the annual surveys referred to in article 14 applicable when a certificate is issued for a period of 5 years are carried out as appropriate.

4. If, after the renewal survey referred to in paragraph 1b) of article 14, a new certificate cannot be issued to the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization carrying out the survey may extend the validity of the existing certificate for a period which shall not exceed 5 months. This extension shall be endorsed on the certificate, and shall be granted only where there have been no alterations in the structure, equipment, arrangements, materials or scantlings which affect the ship's freeboard.

n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues».

Article 19

Durée de validité des certificats

Remplacer le titre actuel par le suivant:

«Durée et validité des certificats»

Remplacer le texte actuel par le suivant:

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

2. a) Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1), lorsque la visite de renouvellement est effectuée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant.

b) Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant.

c) Lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

3. Lorsqu'un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans l'Administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites annuelles spécifiées à l'article 14, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

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

5. If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed, and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than 3 months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

6. A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this article may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

7. In special circumstances, as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraphs 2, 5 and 6. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding 5 years from the date of completion of the renewal survey.

8. If an annual survey is completed before the period specified in article 14 then:

a) the anniversary date shown on the certificate shall be amended by endorsement to a date which shall not be more than 3 months later than the date on which the survey was completed;

b) the subsequent annual survey required by article 14 shall be completed at the intervals prescribed by that article using the new anniversary date;

c) the expiry date may remain unchanged provided one or more annual surveys are carried out so that the maximum intervals between the surveys prescribed by article 14 are not exceeded.

9. An International Load Line Certificate shall cease to be valid if any of the following circumstances exist:

a) material alterations have taken place in the hull or superstructures of the ship such as would necessitate the assignment of an increased freeboard;

5. Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes du présent article, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

7. Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des paragraphes 2, 5 et 6. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

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

a) la date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;

b) la visite annuelle suivante prescrite par l'article 14 doit avoir lieu aux intervalles stipulés par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;

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

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

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

b) the fittings and appliances mentioned in paragraph 1c) of article 14 are not maintained in an effective condition;

c) the certificate is not endorsed to show that the ship has been surveyed as provided in paragraph 1c) of article 14;

d) the structural strength of the ship is lowered to such an extent that the ship is unsafe.

10. a) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued by an Administration to a ship exempted under paragraph 2 of article 6 shall not exceed 5 years. Such certificate shall be subject to a renewal, endorsement, extension and cancellation procedure similar to that provided for an International Load Line Certificate under this article.

b) The duration of an International Load Line Exemption Certificate issued to a ship exempted under paragraph 4 of article 6 shall be limited to the single voyage for which it is issued.

11. A certificate issued to a ship by an Administration shall cease to be valid upon the transfer of such a ship to the flag of another State.”

Article 21

Control

In paragraph 1c) the reference to “paragraph 3” is replaced by “paragraph 9”.

ANNEX B

Modifications and Additions to Annexes to the International Convention on Load Lines, 1966

ANNEX I

REGULATIONS FOR DETERMINING LOAD LINES

CHAPTER I. GENERAL

Regulation 1

Strength of hull

In the heading the words “Strength of Hull” are replaced by the words “Strength of ship”.

- b) si les installations et dispositifs mentionnés au paragraphe 1 c) de l'article 14 ne sont pas maintenus en état de fonctionner;
- c) si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à la visite prévue au paragraphe 1 c) de l'article 14;
- d) si la résistance structurale du navire a été affaiblie au point que celui-ci ne présente plus la sécurité voulue.

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

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

11. Tout certificat délivré à un navire par une Administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat».

Article 21

Contrôle

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

ANNEXE B

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

ANNEXE 1

REGLES POUR LA DETERMINATION DES LIGNES DE CHARGE

CHAPITRE I. GENERALITES

Règle 1

Solidité de la coque

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

In the first sentence of the regulation the word “hull” is replaced by the word “ship”.

Regulation 2

Application

Add new paragraphs 6 and 7 to read as follows:

“6. Regulation 22(2) and regulation 27 shall apply only to ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after the date on which the Protocol of 1988 Relating to the International Convention on Load Lines, 1966 enters into force.

7. New ships, other than those specified in paragraph 6, shall comply either with regulation 27 of the present Convention (as amended) or with regulation 27 of the International Convention on Load Lines, 1966 (as adopted on 5 April 1966), as determined by the Administration.”

Regulation 3

Definitions of terms used in the annexes

The existing text of paragraph 1 is replaced by the following:

“1. Length. The length (L) shall be taken as 96% of the total length on a waterline at 85% of the least moulded depth measured from the top of the keel, or as the length from the fore-side of the stem to the axis of the rudder stock on that waterline, if that be greater. Where the stem contour is concave above the waterline at 85% of the least moulded depth, both the forward terminal of the total length and the fore-side of the stem respectively shall be taken at the vertical projection to that waterline of the aftermost point of the stem contour (above that waterline). In ships designed with a rake of keel the waterline on which this length is measured shall be parallel to the designed waterline.”

In paragraph 5b) the words “the moulded lines of the deck and side shell plating” are replaced by the words “the moulded lines of deck and sides”.

Regulation 5

Load line mark

In the last sentence of the regulation the words “(as illustrated in figure 2)” are deleted.

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

Règle 2

Application

Ajouter les nouveaux paragraphes 6 et 7 ci-après :

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

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

Règle 3

Définitions des termes utilisés dans les Annexes

Remplacer le texte actuel du paragraphe 1 par le suivant :

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

Règle 5

Marque de franc-bord

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

Regulation 9

Verification of marks

The reference to “(1966)” in relation to the International Load Line Certificate is deleted.

CHAPTER II. CONDITIONS OF ASSIGNMENT OF FREEBOARD

Regulation 10

Information to be supplied to the master

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

“2. Every ship which is not required under the International Convention for Safety of Life at Sea in force to undergo an inclining test upon its completion shall:

a) be so inclined and the actual displacement and position of the centre of gravity shall be determined for the light ship condition;

b) have supplied for the use of its master such reliable information in an approved form as is necessary to enable him by rapid and simple processes to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under all conditions likely to be encountered in normal service;

c) carry on board at all times its approved stability information together with evidence that the information has been approved by the Administration;

d) if the Administration so approves, have its inclining test on completion dispensed with, provided basic stability data are available from the inclining test of a sister ship and it is shown to the satisfaction of the Administration that reliable stability information for the ship can be obtained from such basic data.”

Regulation 15

Hatchways closed by portable covers and secured weathertight by tarpaulins and battening devices

In the last sentence of paragraph 5 the word “linear” is inserted before the word “interpolation”.

Règle 9

Vérification des marques

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

CHAPITRE II. CONDITIONS D'ASSIGNATION DU FRANC-BORD

Règle 10

Renseignements à fournir aux capitaines

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

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

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

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

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

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

Règle 15

Escotilles fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des pré-larts et des dispositifs à tringles

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

Regulation 22

Scuppers, inlets and discharges

In the first sentence of paragraph 1 the words “, except as provided in paragraph 2,” are inserted between the words “shall” and “be”.

The following paragraph is added to the existing text:

“2. Scuppers led through the shell from enclosed superstructures used for the carriage of cargo shall be permitted only where the edge of the freeboard deck is not immersed when the ship heels 5° either way. In other cases the drainage shall be led inboard in accordance with the requirements of the International Convention for the Safety of Life at Sea in force.”

The existing paragraphs 2 to 5 are renumbered 3 to 6.

In renumbered paragraph 4 the reference to “paragraph 1” is replaced by “paragraph 2”.

In the first sentence of renumbered paragraph 6 the words “All valves and shell fittings” are replaced by the words “All shell fittings, and the valves”.

Regulation 23

Side scuttles

In paragraph 2 of the regulation the words “load waterline” are replaced by the words “summer load line (or summer timber load line, if assigned).”

Regulation 24

Freeing ports

In the first sentence of paragraph 2 the words “calculated area” are replaced by the words “area calculated according to paragraph 1”.

In the second sentence of paragraph 2 the word “linear” is inserted before the word “interpolation”.

In paragraph 3 the words “a ship is fitted with a trunk which” are replaced by the words “a ship fitted with a trunk”.

Règle 22

Dalots, prises d'eau et décharges

A la quatrième ligne de la première phrase du paragraphe 1, insérer ce qui suit entre les mots «doivent» et «être»:

«, sous réserve des dispositions du paragraphe 2».

Ajouter le paragraphe suivant au texte existant:

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

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

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

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

Règle 23

Hublots

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

Règle 24

Sabords de décharge

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

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

CHAPTER III. FREEBOARDS

Regulation 27

Types of ships

The existing text is replaced by the following:

“1. For the purpose of freeboard computation, ships shall be divided into type “A” and type “B”.

Type “A” ships

2. A type “A” ship is one which:

a) is designed to carry only liquid cargoes in bulk;

b) has a high integrity of the exposed deck with only small access openings to cargo compartments, closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material; and

c) has low permeability of loaded cargo compartments.

3. A type “A” ship if over 150 m in length to which a freeboard less than type “B” has been assigned, when loaded in accordance with the requirements of paragraph 11, shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph 12, and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium as specified in paragraph 13. In such a ship the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85,

4. A type “A” ship shall be assigned a freeboard not less than that based on table A of regulation 28.

Type “B” ships

5. All ships which do not come within the provisions regarding type “A” ships in paragraphs 2 and 3 shall be considered as type “B” ships.

6. Type “B” ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers which comply with the requirements of regulation 15, other than paragraph 7, shall be assigned freeboards based upon the values given in table B of regulation 28, increased by the values given in the following table:

CHAPITRE III. FRANCS-BORDS

Règle 27

Types de navires

Remplacer le texte actuel par le suivant:

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

Type «A»

2. Un navire du type «A» est un navire:

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

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

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

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

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

Type «B»

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

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

Freeboard increase over tabular freeboard for type "B" ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15(7) or regulation 16

Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)	Length of ship (metres)	Freeboard increase (millimetres)
108 and below	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

Freeboards at intermediate lengths of ship shall be obtained by linear interpolation.

Ships above 200 m in length shall be dealt with by the Administration.

7. Type "B" ships, which in position 1 have hatchways fitted with hatch covers complying with the requirements of regulation 15(7) or

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

Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)	Longueur du navire (mètres)	Augmentation du franc-bord (millimètres)
108 et au-dessous	50	139	175	170	290
109	52	140	181	171	292
110	55	141	186	172	294
111	57	142	191	173	297
112	59	143	196	174	299
113	62	144	201	175	301
114	64	145	206	176	304
115	68	146	210	177	306
116	70	147	215	178	308
117	73	148	219	179	311
118	76	149	224	180	313
119	80	150	228	181	315
120	84	151	232	182	318
121	87	152	236	183	320
122	91	153	240	184	322
123	95	154	244	185	325
124	99	155	247	186	327
125	103	156	251	187	329
126	108	157	254	188	332
127	112	158	258	189	334
128	116	159	261	190	336
129	121	160	264	191	339
130	126	161	267	192	341
131	131	162	270	193	343
132	136	163	273	194	346
133	142	164	275	195	348
134	147	165	278	196	350
135	153	166	280	197	353
136	159	167	283	198	355
137	164	168	285	199	357
138	170	169	287	200	358

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

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

7. Aux navires du type «B» dont les écoutilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes

regulation 16, shall, except as provided in paragraphs 8 to 13 inclusive of this regulation, be assigned freeboards based on table B of regulation 28.

8. Any type "B" ship of over 100 m in length may be assigned freeboards less than those required under paragraph 7, provided that, in relation to the amount of reduction granted, the Administration is satisfied that:

a) the measures provided for the protection of the crew are adequate;

b) the freeing arrangements are adequate;

c) the covers in positions 1 and 2 comply with the provisions of regulation 16 and have adequate strength, special care being given to their sealing and securing arrangements; and

d) the ship, when loaded in accordance with the requirements of paragraph 11, shall be able to withstand the flooding of any compartment or compartments, with an assumed permeability of 0.95, consequent upon the damage assumptions specified in paragraph 12, and shall remain afloat in a satisfactory condition of equilibrium, as specified in paragraph 13. In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

9. In calculating the freeboards for type "B" ships which comply with the requirements of paragraphs 8, 11, 12 and 13, the values from table B of regulation 28 shall not be reduced by more than 60% of the difference between the B and A tabular values for the appropriate ship lengths.

10. a) The reduction in tabular freeboard allowed under paragraph 9 may be increased up to the total difference between the values in table A and those in table B of regulation 28 on condition that the ship complies with the requirements of:

(i) regulation 26, other than paragraph 4, as if it were a type "A" ship;

(ii) paragraphs 8, 11 and 13 of this regulation; and

(iii) paragraph 12 of this regulation, provided that throughout the length of the ship any one transverse bulkhead will be assumed to be damaged, such that two adjacent fore and aft compartments shall be flooded simultaneously, except that such damage will not apply to the boundary bulkheads of a machinery space.

b) In such a ship, if over 150 m in length, the machinery space shall be treated as a floodable compartment, but with a permeability of 0.85.

aux prescriptions de la règle 15 7) ou de la règle 16, sauf dispositions contraires des paragraphes 8 à 13 inclus de la présente règle, il est assigné des francs-bords conformes à ceux de la table B de la règle 28.

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

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

b) les dispositifs de décharge sont adéquats ;

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

d) le navire pourra, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11, résister à l'envahissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95%, à la suite d'une avarie définie au paragraphe 12, et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13. Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85%.

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

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

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

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

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

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

Initial condition of loading

11. The initial condition of loading before flooding shall be determined as follows:

a) The ship is loaded to its summer load waterline on an imaginary even keel.

b) When calculating the vertical centre of gravity, the following principles apply:

(i) Homogeneous cargo is carried.

(ii) All cargo compartments, except those referred to under (iii), but including compartments intended to be partially filled, shall be considered fully loaded except that in the case of fluid cargoes each compartment shall be treated as 98% full.

(iii) If the ship is intended to operate at its summer load waterline with empty compartments, such compartments shall be considered empty provided the height of the centre of gravity so calculated is not less than as calculated under (ii).

(iv) 50% of the individual total capacity of all tanks and spaces fitted to contain consumable liquids and stores is allowed for. It shall be assumed that for each type of liquid, at least one transverse pair or a single centreline tank has maximum free surface, and the tank or combination of tanks to be taken into account shall be those where the effect of free surfaces is the greatest; in each tank the centre of gravity of the contents shall be taken at the centre of volume of the tank. The remaining tanks shall be assumed either completely empty or completely filled, and the distribution of consumable liquids between these tanks shall be effected so as to obtain the greatest possible height above the keel for the centre of gravity.

(v) At an angle of heel of not more than 5° in each compartment containing liquids, as prescribed in (ii) except that in the case of compartments containing consumable fluids, as prescribed in (iv), the maximum free surface effect shall be taken into account.

Alternatively, the actual free surface effects may be used, provided the methods of calculation are acceptable to the Administration.

Etat initial de chargement

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

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

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

i) Le navire transporte une cargaison homogène.

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

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

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

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

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

- (vi) Weights shall be calculated on the basis of the following values for specific gravities:

salt water	1.025
fresh water	1.000
oil fuel	0.950
diesel oil	0.900
lubricating oil	0.900

Damage assumptions

12. The following principles regarding the character of the assumed damage apply:

a) The vertical extent of damage in all cases is assumed to be from the base line upwards without limit.

b) The transverse extent of damage is equal to $B/5$ or 11.5 m, whichever is the lesser, measured inboard from the side of the ship perpendicularly to the centreline at the level of the summer load waterline.

c) If damage of a lesser extent than specified in subparagraphs a) and b) results in a more severe condition, such lesser extent shall be assumed.

d) Except where otherwise required by paragraph 10a), the flooding shall be confined to a single compartment between adjacent transverse bulkheads provided the inner longitudinal boundary of the compartment is not in a position within the transverse extent of assumed damage. Transverse boundary bulkheads of wing tanks which do not extend over the full breadth of the ship shall be assumed not to be damaged, provided they extend beyond the transverse extent of assumed damage prescribed in subparagraph b).

If in a transverse bulkhead there are steps or recesses of not more than 3 m in length located within the transverse extent of assumed damage as defined in subparagraph b), such transverse bulkhead may be considered intact and the adjacent compartment may be floodable singly. If, however, within the transverse extent of assumed damage there is a step or recess of more than 3 m in length in a transverse bulkhead, the two compartments adjacent to this bulkhead shall be considered as flooded. The step formed by the afterpeak bulkhead and the afterpeak tank top shall not be regarded as a step for the purpose of this regulation.

e) Where a main transverse bulkhead is located within the transverse extent of assumed damage and is stepped in way of a double bottom or side tank by more than 3 m, the double bottom or side tanks adjacent to the stepped portion of the main transverse bulkhead shall be considered as flooded simultaneously. If this side tank has

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

eau salée	1,025
eau douce	1,000
fuel oil	0,950
huile diesel	0,900
huile de graissage	0,900

Hypothèses relatives aux avaries

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

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

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

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

d) Sauf dispositions contraires prévues à l'alinéa a) du paragraphe 10, l'envahissement est limité à un seul compartiment situé entre des cloisons transversales adjacentes, à condition que la limite longitudinale du compartiment vers l'axe du navire ne soit pas située à l'intérieur des limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique. Les cloisons transversales constituant les limites des citernes latérales, qui ne s'étendent pas sur toute la largeur du navire, sont supposées ne pas être endommagées, à condition qu'elles aient une longueur supérieure à l'étendue transversale de l'avarie définie à l'alinéa b).

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

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

openings, into one or several holds, such as grain feeding holes, such hold or holds shall be considered as flooded simultaneously. Similarly in a ship designed for the carriage of fluid cargoes, if a side tank has openings into adjacent compartments, such adjacent compartments shall be considered as empty and as being flooded simultaneously. This provision is applicable even where such openings are fitted with closing appliances, except in the case of sluice valves fitted in bulkheads between tanks and where the valves are controlled from the deck. Manhole covers with closely-spaced bolts are considered equivalent to the unpierced bulkhead except in the case of openings in topside tanks making the topside tanks common to the holds.

f) Where the flooding of any two adjacent fore and aft compartments is envisaged, main transverse watertight bulkheads shall be spaced at least $1/3 L^{2/3}$ or 14.5 m, whichever is the lesser, in order to be considered effective. Where transverse bulkheads are spaced at a lesser distance, one or more of these bulkheads shall be assumed as non-existent in order to achieve the minimum spacing between bulkheads.

Condition of equilibrium

13. The condition of equilibrium after flooding shall be regarded as satisfactory provided:

a) The final waterline after flooding, taking into account sinkage, heel and trim, is below the lower edge of any opening through which progressive downflooding may take place. Such openings shall include air pipes, ventilators and openings which are closed by means of weathertight doors (even if they comply with regulation 12) or hatch covers (even if they comply with regulation 16 or regulation 19(4)), and may exclude those openings closed by means of manhole covers and flush scuttles (which comply with regulation 18), cargo hatch covers of the type described in regulation 27(2), remotely operated sliding watertight doors, and sidescuttles of the non-opening type (which comply with regulation 23). However, in the case of doors separating a main machinery space from a steering gear compartment, watertight doors may be of a hinged, quick-acting type kept closed at

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

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

Etat d'équilibre

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

a) Si la flottaison finale après envahissement, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du can inférieur de toutes les ouvertures par lesquelles un envahissement progressif des fonds pourrait se produire. Parmi ces ouvertures, on comprend les tuyaux de dégagement d'air, les manches à air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes étanches aux intempéries (même si elle sont conformes aux dispositions de la règle 12) ou de panneaux d'écoutes (même s'ils sont conformes aux dispositions de la règle 16 ou de la règle 19 4)). On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de couvercles de trous d'homme et de bouchons à plat pont (conformes aux dispositions de la règle 18), de panneaux d'écoutes de chargement du type décrit à la règle 27 2), de portes à glissières étanches à l'eau commandées à distance et de

sea, whilst not in use, provided also that the lower sill of such doors is above the summer load waterline.

b) If pipes, ducts or tunnels are situated within the assumed extent of damage penetration as defined in paragraph 12b), arrangements shall be made so that progressive flooding cannot thereby extend to compartments other than those assumed to be floodable in the calculation for each case of damage.

c) The angle of heel due to unsymmetrical flooding does not exceed 15° . If no part of the deck is immersed, an angle of heel of up to 17° may be accepted.

d) The metacentric height in the flooded condition is positive.

e) When any part of the deck outside the compartment assumed flooded in a particular case of damage is immersed, or in any case where the margin of stability in the flooded condition may be considered doubtful, the residual stability is to be investigated. It may be regarded as sufficient if the righting lever curve has a minimum range of 20° beyond the position of equilibrium with a maximum righting lever of at least 0.1 m within this range. The area under the righting lever curve within this range shall be not less than 0.0175 m.rad. The Administration shall give consideration to the potential hazard presented by protected or unprotected openings which may become temporarily immersed within the range of residual stability.

f) The Administration is satisfied that the stability is sufficient during intermediate stages of flooding.

Ships without means of propulsion

14. A lighter, barge or other ship without independent means of propulsion shall be assigned a freeboard in accordance with the provisions of these regulations. Barges which meet the requirements of paragraphs 2 and 3 may be assigned type "A" freeboards:

a) The Administration should especially consider the stability of barges with cargo on the weather deck. Deck cargo can only be carried on barges to which the ordinary type "B" freeboard is assigned.

b) However, in the case of barges which are unmanned, the requirements of regulations 25, 26(2), 26(3) and 39 shall not apply.

c) Such unmanned barges which have on the freeboard deck only

hublots de type fixe (conformes aux dispositions de la règle 23). Toutefois, dans le cas des portes séparant un local de machines principales d'un compartiment de l'appareil à gouverner, les portes étanches à l'eau peuvent être d'un type à charnières à fermeture rapide qui est maintenu fermé en mer lorsque les portes ne sont pas utilisées, à condition que le seuil inférieur de ces portes se trouve au-dessus de la ligne de charge d'été.

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

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

d) Si la distance métacentrique après envahissement est positive.

e) Si une partie quelconque du pont située en dehors du compartiment supposé envahi dans un cas particulier d'avarie est immergée, ou si l'on a des doutes quant à la marge de stabilité après envahissement, auquel cas la stabilité résiduelle doit être étudiée. Elle peut être considérée comme suffisante si l'arc de la courbe des bras de levier de redressement mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement maximal est égal à 0,1 mètre au moins à l'intérieur de cet arc. L'aire sous-tendue par cet arc de la courbe des bras de levier de redressement ne doit pas être inférieure à 0,0175 m.rad. L'Administration tient compte du risque présenté par les ouvertures protégées ou non protégées qui peuvent être temporairement immergées dans les limites de l'arc de stabilité résiduelle.

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

Navires dépourvus de moyens de propulsion

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

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

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

c) Si elles n'ont que des petites ouvertures d'accès sur le pont de

small access openings closed by watertight gasketed covers of steel or equivalent material may be assigned a freeboard 25% less than those calculated in accordance with these regulations.”

Regulation 37

Deduction for superstructures and trunks

In the footnote to tables for both type “A” and type “B” ships in paragraph 2 the words “and trunks” are inserted after the word “superstructures”.

Regulation 38

Sheer

In the definition of “y” in paragraph 12 the words “end of sheer” are replaced by “after or forward perpendicular”.

Regulation 40

Minimum freeboards

In the first sentence of paragraph 4 the words “paragraph 1” are replaced by the words “paragraph 3”.

CHAPTER IV. SPECIAL REQUIREMENTS FOR SHIPS ASSIGNED TIMBER FREEBOARDS

Regulation 44

Stowage

The existing text is replaced by the following:

“General

1. Openings in the weather deck over which cargo is stowed shall be securely closed and battened down.

The ventilators and air pipes shall be efficiently protected.

2. Timber deck cargoes shall extend over at least the entire available length which is the total length of the well or wells between superstructures.

franc-bord fermées par des panneaux étanches à l'eau en acier ou en matériau équivalent et munis de garnitures étanches à l'eau, ces barges sans personnel peuvent se voir assigner des francs-bords inférieurs de 25% à ceux qui sont calculés conformément aux présentes règles.

Règle 37

Déduction pour superstructures et trunks

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

Règle 38

Tonture

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

Règle 40

Francs-bords minimaux

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

CHAPITRE IV. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES AUX NAVIRES AUXQUELS EST ASSIGNE UN FRANC-BORD POUR LE TRANSPORT DE BOIS EN PONTEE

Règle 44

Arrimage

Remplacer le texte actuel par le suivant:

«Généralités

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

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

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

Where there is no limiting superstructure at the after end, the timber shall extend at least to the after end of the aftermost hatchway.

The timber deck cargo shall extend athwartships as close as possible to the ship's side, due allowance being made for obstructions such as guard rails, bulwark stays, uprights, pilot access, etc., provided any gap thus created at the side of the ship shall not exceed a mean of 4% of the breadth. The timber shall be stowed as solidly as possible to at least the standard height of the superstructure other than any raised quarterdeck.

3. On a ship within a seasonal winter zone in winter, the height of the deck cargo above the weather deck shall not exceed one third of the extreme breadth of the ship.

4. The timber deck cargo shall be compactly stowed, lashed and secured. It shall not interfere in any way with the navigation and necessary work of the ship.

Uprights

5. Uprights, when required by the nature of the timber, shall be of adequate strength considering the breadth of the ship; the strength of the uprights shall not exceed the strength of the bulwark and the spacing shall be suitable for the length and character of timber carried, but shall not exceed 3 m. Strong angles or metal sockets or equally efficient means shall be provided for securing the uprights.

Lashings

6. Timber deck cargo shall be effectively secured throughout its length by a lashing system acceptable to the Administration for the character of the timber carried.*

Stability

7. Provision shall be made for a safe margin of stability at all stages of the voyage, regard being given to additions of weight, such as those arising from absorption of water or icing, if applicable, and to losses of weight such as those arising from consumption of fuel and stores.*

* Reference is made to the Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes originally adopted by the Organization as resolution A.287(VIII) and amended by the Maritime Safety Committee at its thirty-ninth session.

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

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

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

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

Montants

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

Saisines

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

Stabilité

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

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

Protection of crew, access to machinery spaces, etc.

8. In addition to the requirements of regulation 25(5), guard-rails or lifelines not more than 350 mm apart vertically shall be provided on each side of the cargo deck to a height of at least 1 m above the cargo.

In addition a lifeline, preferably wire rope set up taut with a stretching screw, shall be provided as near as practicable to the centreline of the ship. The stanchion supports to all guard-rails and lifelines shall be so spaced as to prevent undue sagging. Where the cargo is uneven a safe walking surface of not less than 600 mm in width shall be fitted over the cargo and effectively secured beneath or adjacent to the lifeline.

9. Where the requirements prescribed in paragraph 8 are impracticable, alternative arrangements satisfactory to the Administration shall be used.

Steering arrangements

10. Steering arrangements shall be effectively protected from damage by cargo and, as far as practicable, shall be accessible. Efficient provision shall be made for steering in the event of a breakdown in the main steering arrangements.”

Regulation 45

Computation for freeboard

In paragraph 5 the words “or with regulation 40(8) based on the summer timber draught measured from the top of the keel to the summer timber load line” are added after the word “waterline”.

ANNEX II

ZONES, AREAS AND SEASONAL PERIODS

Regulation 46

Northern winter seasonal zones and area

The last sentence of paragraph 1b) is replaced by the following:
“Excluded from this zone are the North Atlantic winter seasonal zone I, the North Atlantic winter seasonal area and the Baltic Sea

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

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

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

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

Appareils à gouverner

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

Règle 45

Calcul du franc-bord

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

ANNEXE II

ZONES, REGIONS ET PERIODES SAISONNIERES

Règle 46

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

Remplacer la dernière phrase du paragraphe 1b) par la suivante:
«Sont exclues de cette zone la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique nord, la région périodique d'hiver de l'Atlantique nord et

bounded by the parallel of latitude of the Skaw in the Skagerrak. The Shetland Islands are to be considered as being on the boundary of the North Atlantic winter seasonal zones I and II.

Seasonal periods:

WINTER : 1 November to 31 March

SUMMER : 1 April to 31 October”.

Regulation 47

Southern winter seasonal zone

The words “to the west coast of the American continent” at the end of the regulation are replaced by the following:

“to the point latitude 33° S, longitude 79° W, thence the rhumb line to the point latitude 41° S, longitude 75° W, thence the rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island, latitude 41° 47' S, longitude 73° 53' W, thence along the north east and south coasts of Chiloe Island to the point latitude 43° 20' S, longitude 74° 20' W, and thence the meridian of longitude 74° 20' W to the parallel of latitude 45° 45' S, including the inner zone of Chiloe channels from the meridian 74° 20' W to the east”.

Regulation 48

Tropical zone

At the end of the first subparagraph of paragraph (2) the words “and thence the rhumb line to the west coast of the American continent at latitude 30° S” are replaced by the words “thence the rhumb line to the point latitude 32° 47' S, longitude 72° W, and thence to the parallel of latitude 32° 47' S to the west coast of South America”.

In the second subparagraph of paragraph 2 the word “Coquimbo” is replaced by the word “Valparaiso”.

Regulation 49

Seasonal tropical areas

In paragraph 4(b) the words “to longitude 120° E and thence the meridian of longitude 120° E to the coast of Australia” are replaced by the words “to longitude 114° E and thence the meridian of longitude 114° E to the coast of Australia”.

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

Périodes saisonnières:

HIVER : 1er novembre – 31 mars

ETE : 1er avril – 31 octobre».

Règle 47

Zone périodique d'hiver de l'hémisphère sud

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

Règle 48

Zone tropicale

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

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

Règle 49

Régions périodiques tropicales

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

Chart of zones and seasonal areas

The words "SEASONAL WINTER ZONE" where they indicate the area along the eastern coast of the United States are replaced by the words "WINTER SEASONAL AREA".

The words "SEASONAL WINTER ZONE" wherever they appear in the chart (except in the cases mentioned above) are replaced by the words "WINTER SEASONAL ZONE" and the words "SEASONAL TROPICAL" are replaced by the words "SEASONAL TROPICAL AREA".

In the note the word "western" is replaced by the word "eastern".

The border line of the seasonal tropical area at the coast of Australia is moved from longitude 120° E to longitude 114° E.

The southern border line of the southern summer zone east of the point latitude 33° S, longitude 79° W to the west coast of the American continent is deleted. A rhumb line from the point latitude 33° S, longitude 79° W to the point latitude 41° S, longitude 75° W is inserted. From there a rhumb line to Punta Corona lighthouse on Chiloe Island latitude 41° 47' S, longitude 73° 53' W is inserted. From there the north, east and south coast of Chiloe Island is marked as border to the point latitude 43° 20' S, longitude 74° 20' W. The meridian of longitude 74° 20' W to the parallel of latitude 45° 45' S and then this parallel to the west coast of South America are marked.

The rhumb line from the point latitude 26° S, longitude 75° W to the west coast of South America at latitude 30° S is deleted from the southern boundary of the tropical zone. A rhumb line from the point latitude 26° S, longitude 75° W to the point latitude 32° 47' S, longitude 72° W and then the parallel of latitude 32° 47' S to the west coast of South America are inserted.

ANNEX III

CERTIFICATES

The existing forms of the International Load Line Certificate (1966) and the International Load Line Exemption Certificate are replaced by the following:

Carte des zones permanentes et périodiques

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

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

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

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

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

ANNEXE III

CERTIFICATS

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

“Form of International Certificate on Load Lines
INTERNATIONAL LOAD LINE CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization authorized)

Particulars of ship¹⁾

Name of ship
 Distinctive number or letters
 Port of registry
 Length (L) as defined in article 2(8) (in metres)
 IMO Number²⁾

Freeboard assigned as:³⁾Type of ship³⁾

(A new ship

(type “A”

)

(Type “B”

(An existing ship

(Type “B” with
 (reduced freeboard
 (Type “B” with
 (increased freeboard
 Load Line⁴⁾)

Freeboard from deck line⁴⁾

Tropical
 Summer

.... mm (T)

.... mm (S)

.... mm above (S)

Upper edge of line through
 centre of ring

¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes.

²⁾ In accordance with resolution A.600(15) – IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

³⁾ Delete as appropriate.

⁴⁾ Freeboards and load lines which are not applicable need not be entered on the certificate. Subdivision load lines may be entered on the certificate on a voluntary basis.

«Modèle de Certificat international de franc-bord

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE FRANC-BORD

(Cachet officiel)

(Etat)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité du Gouvernement

 (nom de l'Etat)

par

 (personne ou organisme autorisé)
Caractéristiques du navire¹⁾

Nom du navire.....
 Numéro ou lettres distinctifs.....
 Port d'immatriculation.....
 Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2 8) (en mètres).....
 Numéro OMI²⁾.....

Franc-bord assigné à titre de:³⁾Type du navire³⁾

(Navire neuf

(

(Navire existant

(Type «A»

(Type «B»

(Type «B» à franc-bord
réduit(Type «B» à franc-bord
augmentéFranc-bord mesuré à partir de la ligne
de pont⁴⁾Emplacement de la ligne de
charge⁴⁾

Tropical

.... mm (T)

.... mm au-dessus de (E)

Eté

.... mm (E)

Le bord supérieur de la ligne
passant par le centre de
l'anneau

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

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

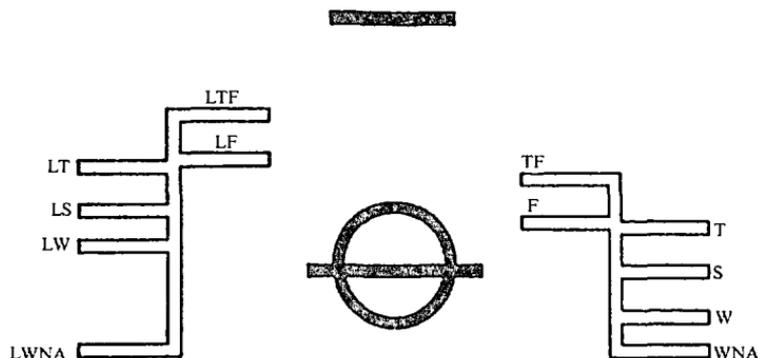
³⁾ Rayer les mentions inutiles.

⁴⁾ Les francs-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être indiqués sur le certificat. Les lignes de charge de compartimentage peuvent être indiquées sur le certificat à titre facultatif.

Winter	.... mm (W)	.... mm below (S)
Winter		
North Atlantic	.... mm (WNA)	.... mm below (S)
Timber tropical	.... mm (LT)	.... mm above (LS)
Timber summer	.... mm (LS)	.... mm above (S)
Timber winter	.... mm (LW)	.... mm below (LS)
Timber winter		
North Atlantic	.... mm (LWNA)	.... mm below (LS)

Allowance for fresh water for all freeboards other than timber mm.
For timber freeboards mm.

The upper edge of the deck line from which these freeboards are measured is mm deck at side.



This is to certify:

1. That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of article 14 of the Convention.
2. That the survey showed that the freeboards have been assigned and load lines shown above have been marked in accordance with the Convention.

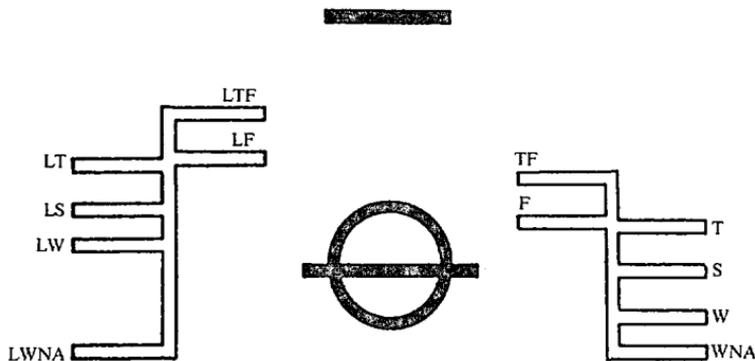
This certificate is valid until⁵⁾
subject to annual surveys in accordance with article 14(1)c) of the Convention.

⁵⁾ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(1) of the Convention, The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention, unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Hiver	.... mm (H)	.... mm au-dessous de (E)
Hiver dans l'Atlantique nord	.... mm (HAN)	.... mm au-dessous de (E)
Bois tropical	.... mm (BT)	.... mm au-dessus de (BE)
Bois été	.... mm (BE)	.... mm au-dessus de (E)
Bois hiver	.... mm (BH)	.... mm au-dessous de (BE)
Bois hiver dans l'Atlantique nord	.... mm (BHAN)	.... mm au-dessous de (BE)

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

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



Il est certifié:

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 14 de la Convention.

2. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les francs-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées conformément aux dispositions de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au.....⁵⁾ sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14) 1) c) de la Convention.

⁵⁾ Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à l'article 19 1) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2 9) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19 8).

Issued at.....
(Place of issue of certificate)

.....
(Date of issue) (Signature of authorized official
issuing the certificate)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

- Notes: 1. When a ship departs from a port situated on a river or inland waters, deeper loading shall be permitted corresponding to the weight of fuel and all other materials required for consumption between the point of departure and the sea.
2. When a ship is in fresh water of unit density the appropriate load line may be submerged by the amount of fresh water allowance shown above. Where the density is other than unity, an allowance shall be made proportional to the difference between 1.025 and the actual density.

Endorsement for annual surveys

This is to certify that, at an annual survey required by article 14(1)c of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Annual survey: Signed:.....
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey: Signed:.....
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Délivré à
(lieu de délivrance du certificat)

Le
(date de délivrance) (signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

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

- Notes: 1. Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter son chargement d'une quantité correspondant au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins pendant le trajet entre le point de départ et la mer.
2. Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée ci-dessus. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

Attestation de visites annuelles

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14) 1) c) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de ladite Convention.

Visite annuelle: Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date.....

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

Visite annuelle: Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date.....

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

Annual survey:

Signed:.....
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed:.....
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)c:

This is to certify that, at a survey in accordance with article 19(8)c of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed:.....
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:.....
 (Signature of authorized
 official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:.....
 (Signature of authorized
 official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)³⁾ of the Convention, be accepted as valid until

Signed:.....
 (Signature of authorized
 official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

³⁾ Delete as appropriate.

Signé.....
 (Signature de l'agent
 autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

Visa de prorogation du certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de l'article 19 4)

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

Signé.....
 (Signature de l'agent
 autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

Visa de prorogation du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19 5) ou 19 6)

Le présent certificat, conformément à l'article 19 5)/19 6)³⁾ de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé.....
 (Signature de l'agent
 autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

³⁾ Rayer la mention inutile.

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:
(Signature of authorized official)

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

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

En application de l'article 19 8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au.....

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

En application de l'article 19 8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au.....

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

Form of International Exemption Certificate on Load Lines

INTERNATIONAL LOAD LINE EXEMPTION
CERTIFICATE

(Official seal)

(State)

Issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, as modified by the Protocol of 1988 relating thereto under the authority of the Government of

(name of the State)

by

(person or organization recognized)

Particulars of ship¹⁾

Name of ship

Distinctive number or letters

Port of registry

Length (L) as defined in article 2(8)(in metres)

IMO Number²⁾

This is to certify:

That the ship is exempted from the provisions of the Convention, under the authority conferred by article 6(2)/6(4)³⁾ of the Convention referred to above.

The provisions of the Convention from which the ship is exempted under article 6(2) are:

.....

.....

.....

The voyage for which exemption is granted under article 6(4) is:

From:

To:

¹⁾ Alternatively, the particulars of the ship may be placed horizontally in boxes

²⁾ In accordance with resolution A.600(15) – IMO Ship Identification Number Scheme, this information may be included voluntarily.

³⁾ Delete as appropriate.

Modèle de Certificat international d'exemption pour le franc-bord
**CERTIFICAT INTERNATIONAL D'EXEMPTION POUR LE
 FRANC-BORD**

(Cachet officiel)

(Etat)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité du Gouvernement

_____ (nom de l'Etat)

par _____ (personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire¹⁾

Nom du navire.....
 Numéro ou lettres distinctifs.....
 Port d'immatriculation.....
 Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2 8) (en mètres).....
 Numéro OMI²⁾.....

Il est certifié:

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

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

.....

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

De:
 A:

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

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

³⁾ Rayer les mentions inutiles.

Conditions, if any, on which the exemption is granted under either article 6(2) or article 6(4):

.....

.....

.....

This certificate is valid until⁴⁾
 subject to annual surveys in accordance with article 14(1)(c) of the
 Convention.

Issued at
 (Place of issue of certificate)

.....
 (Date of issue)

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

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement for annual surveys

This is to certify that, at an annual survey required by article 14(1)(c) of the Convention, the ship was found to comply with the conditions under which this exemption was granted.

Annual survey:

Signed:.....
 (Signature of authorized
 official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed:.....
 (Signature of authorized
 official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

⁴⁾ Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with article 19(10) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in article 2(9) of the Convention unless amended in accordance with article 19(8) of the Convention.

Conditions éventuelles auxquelles est subordonné l'octroi de l'exemption accordée en vertu de l'article 6 2) ou de l'article 6 4):

.....

.....

Le présent certificat est valable jusqu'au.....⁴⁾
 sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14 1) c) de la Convention.

Delivré à
 (lieu de délivrance du certificat)

Le
 (date de délivrance)
 (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

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

Attestation de visites annuelles

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14 1c) de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux conditions auxquelles était subordonné l'octroi de l'exemption.

Visite annuelle:
 Signé.....
 (Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date.....

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

Visite annuelle:
 Signé.....
 (Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date.....

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

⁴⁾ Indiquer la date d'expiration fixée par l'Administration conformément à l'article 19 10) de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2 9) de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19 8).

Annual survey:

Signed:
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey:

Signed:
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Annual survey in accordance with article 19(8)c:

This is to certify that, at a survey in accordance with article 19(8)c of the Convention, the ship was found to comply with the relevant requirements of the Convention.

Signed:
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the certificate if valid for less than 5 years where article 19(3) applies.

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(3) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:.....
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement where the renewal survey has been completed and article 19(4) applies

The ship complies with the relevant requirements of the Convention, and this certificate shall, in accordance with article 19(4) of the Convention, be accepted as valid until

Signed:.....
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Endorsement to extend the validity of the certificate until reaching the port of survey or for a period of grace where article 19(5) or 19(6) applies

This certificate shall, in accordance with article 19(5)/19(6)³⁾ of the Convention, be accepted as valid until

Signed:.....
(Signature of authorized
official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

³⁾ Delete as appropriate.

Signé.....
 (Signature de l'agent
 autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

Visa de prorogation du certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de l'article 19 4)

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

Signé.....
 (Signature de l'agent
 autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

Visa de prorogation du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19 5) ou 19 6)

Le présent certificat, conformément à l'article 19 5)/19 6)³⁾ de la Convention, est accepté comme valable jusqu'au

Signé.....
 (Signature de l'agent
 autorisé)

Lieu:.....

Date:

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

³⁾ Rayer la mention inutile.

Endorsement for advancement of anniversary date where article 19(8) applies

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:.....
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

In accordance with article 19(8) of the Convention the new anniversary date is

Signed:.....
(Signature of authorized official)

Place:.....

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)".

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

En application de l'article 19 8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au.....

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

En application de l'article 19 8) de la Convention, la nouvelle date anniversaire est fixée au.....

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu:

Date:

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

D. PARLEMENT

Het Protocol behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol kan worden gebonden.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van het Protocol is voorzien in artikel IV, eerste lid, letter b.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Protocol zullen ingevolge artikel V, eerste lid, in werking treden twaalf maanden na de datum waarop aan de in artikel V genoemde voorwaarden is voldaan, maar niet voor 1 februari 1992.

J. GEGEVENS

De tekst van het onderhavige Protocol is vastgesteld tijdens een van 31 oktober tot en met 11 november 1988 te Londen onder auspiciën van de Internationale Maritieme Organisatie gehouden Internationale Conferentie inzake het geharmoniseerde systeem van toezicht en afgifte van certificaten.

Het Protocol is open gesteld voor ondertekening van 1 maart 1989 tot en met 28 februari 1990.

Van het op 5 april 1966 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen, 1966, tot wijziging van welk Verdrag het onderhavige Protocol strekt, zijn de Engelse en de Franse tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, geplaatst in *Trb.* 1966, 275. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1984, 37.

Van het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (sinds 1982 Internationale Maritieme Organisatie geheten), naar welke Organisatie onder meer in artikel II van het onderhavige Protocol wordt verwezen, is de tekst bekendgemaakt in *Stb.* J 93. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1984, 12.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest van de Verenigde Naties, naar welk Handvest in artikel X, derde lid, van het onderhavige Protocol wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst, zoals gewijzigd, geplaatst in *Trb.* 1979, 37 en de herziene vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1987, 113.

Uitgegeven de *dertiende* oktober 1989.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK