

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1989 Nr. 98

A. TITEL

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

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van Verdrag en Bijlage zijn geplaatst in *Trb.* 1976, 157.

Voor correcties van de Bijlage zie *Trb.* 1985, 155.

Voor wijzigingen van de Bijlage zie *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, van *Trb.* 1985, 155, van *Trb.* 1989, 42 en rubriek J hieronder.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1983, 32 en rubriek J van *Trb.* 1983, 173, de rubrieken C en J van *Trb.* 1985, 155, rubriek J van *Trb.* 1989, 42 en rubriek J hieronder.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1979, 128.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173 en *Trb.* 1985, 155.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 155 en *Trb.* 1989, 42.

Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat in overeenstemming met artikel IX, letter b, van het Verdrag een akte van toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie nedergelegd:

Suriname 4 november 1988

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1979, 128.

H. TOEPASSELIJKVERKLARING

Zie *Trb.* 1983, 32, *Trb.* 1985, 155 en *Trb.* 1989, 42.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1976, 157, *Trb.* 1977, 77, *Trb.* 1979, 128, *Trb.* 1983, 32 en 173, *Trb.* 1985, 85, *Trb.* 1986, 51 en *Trb.* 1989, 42.

De wijzigingen van de Bijlage bij het Verdrag, vervat in resolutie MSC.11(55) van 21 april 1988 (tekst en vertaling in *Trb.* 1989, 42), zijn bij brieven van 30 maart 1989 medegedeeld aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal en aan de Staten van de Nederlandse Antillen en van Aruba. De wijzigingen zullen op 22 oktober 1989 in werking treden.

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

Bij resolutie MSC.12(56) heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 28 oktober 1988 in overeenstemming met artikel VIII (b)(iv) van het Verdrag wijzigingen van het Verdrag aangenomen betreffende normen inzake de stabiliteit van passagiersschepen in beschadigde toestand. Overeenkomstig het gestelde in artikel VIII, (b)(v), van het Verdrag heeft de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie deze wijzigingen op 18 januari 1989 ter kennis gebracht van alle Verdragsluitende Staten ten einde aanvaarding te verkrijgen.

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

Ingevolge de resolutie zullen de wijzigingen op 29 april 1990 in werking treden, tenzij vóór 28 oktober 1989 meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten niet minder dan 50 procent van de bruto-tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie ervan in kennis stellen, dat zij bezwaar hebben tegen de wijzigingen.

De Engelse en de Franse tekst¹⁾ van genoemde resolutie luiden als volgt:

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

Resolution MSC.12(56)
(adopted on 28 October 1988)

**Adoption of Amendments to the International Convention for the Safety
of Life at Sea, 1974**

The Maritime Safety Committee,

Recalling Article 28(b) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

Recalling further that by resolution A.596(15) the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries,

Noting that the Assembly requested the Committee to take all possible action to meet this objective, including the earliest possible consideration and adoption of amendments to the 1974 SOLAS Convention relating to passenger ro-ro ferries and the facilitation of a rapid entry into force of these amendments,

Noting further that at its fifty-fifth session the first set of amendments to the 1974 SOLAS Convention relating to passenger ro-ro ferries proposed by the United Kingdom (package 1) was adopted in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention by resolution MSC.11(55) and further that the Committee agreed to consider with a view to their adoption, at its fifty-sixth session, proposed amendments to that Convention relating to residual damage stability for passenger ships developed by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety,

Having considered a second set of amendments (package 2) to the 1974 SOLAS Convention, proposed by the United Kingdom, and proposed amendments relating to standards of residual damage stability for passenger ships which were circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. *Adopts in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;*

2. *Determines in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention that the amendments shall be deemed to have been*

Resolution MSC 12(56)
(adopté le 28 octobre 1988)

**Adoption d'amendements à la Convention Internationale de 1974 pour la
sauvegarde de la vie humaine en mer**

Le Comité de la sécurité maritime,

Rappelant les dispositions de l'article 28, alinéa b), de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui ont trait aux fonctions du Comité,

Rappelant en outre que, par la résolution A.596(15), l'Assemblée a décidé que l'Organisation devait accorder une haute priorité aux travaux visant à renforcer la sécurité des transbordeurs rouliers à passagers,

Notant que l'Assemblée a prié le Comité de prendre toutes les mesures possibles pour atteindre cet objectif et, notamment, d'examiner et d'adopter le plus tôt possible les amendements à la Convention SOLAS de 1974 qui concernent les transbordeurs rouliers à passagers ainsi que les mesures visant à faciliter l'entrée en vigueur rapide de ces amendements,

Notant en outre que, lors de sa cinquante-cinquième session, la première série d'amendements à la Convention SOLAS de 1974 concernant les transbordeurs rouliers à passagers, qui a été proposée par le Royaume-Uni (série 1), a été adoptée conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) iv), de la Convention par la résolution MSC.11(55) et également que le Comité a décidé d'examiner, en vue de leur adoption à sa cinquante-sixième session, des propositions d'amendements à cette convention concernant la stabilité résiduelle après avarie des navires à passagers qui ont été élaborées par le Sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche,

Ayant examiné une deuxième série d'amendements (série 2) à la Convention SOLAS de 1974 proposée par le Royaume-Uni et des propositions d'amendements concernant les normes de stabilité résiduelle après avarie des navires à passagers qui ont été diffusées conformément à l'article VIII, alinéa b) i), de la Convention,

1. Adopte, conformément aux dispositions de l'article VIII b) iv), de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte est joint en annexe à la présente résolution;

2. Décide, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vi) 2) bb), de la Convention, que les amendements seront réputés

accepted on 28 October 1989 unless prior to that date more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleets have notified their objections to the amendments;

3. Invites Contracting Governments to note that in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention the amendments shall enter into force on 29 April 1990 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

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

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

Annex

Amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

1 Chapter II-1 – Regulation 8

Stability of passenger ships in damaged condition

The following text is inserted after the title:
“(Paragraphs 2.3, 2.4, 5 and 6.2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990 and paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships)”.

The existing text of paragraph 2.3 is replaced by the following:

“2.3 The stability required in the final condition after damage, and after equalization where provided, shall be determined as follows:

2.3.1 The positive residual righting lever curve shall have a minimum range of 15° beyond the angle of equilibrium.

2.3.2 The area under the righting lever curve shall be at least 0.015 m-rad, measured from the angle of equilibrium to the lesser of:

avoir été acceptés le 28 octobre 1989 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50% au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements;

3. Invite les Gouvernements contractants à noter que, conformément aux dispositions de l'article VIII, alinéa b) vii) 2), de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 29 avril 1989, après avoir été acceptés de la façon décrite au paragraphe 2 ci-dessus;

4. Prie le Secrétaire général, en conformité des dispositions de l'article VIII, alinéa b) v), de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joint en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;

5. Prie en outre le Secrétaire général de communiquer des copies de la résolution aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Gouvernements contractants à la Convention.

Annexe

Amendements à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

1. *Chapitre II-1, règle 8*

Stabilité des navires à passagers après avarie

Le texte suivant est inséré après le titre:

«(Les dispositions des paragraphes 2.3, 2.4, 5 et 6.2 s'appliquent aux navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date, et les dispositions des paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 s'appliquent à tous les navires à passagers.)»

Le texte actuel du paragraphe 2.3 est remplacé par ce qui suit:

«2.3 La stabilité requise au stade final de l'envahissement après avarie, et après équilibrage s'il existe des dispositifs d'équilibrage, doit être déterminée de la manière suivante:

2.3.1 La courbe des bras de levier de redressement résiduels positifs doit avoir un arc minimal de 15° au-delà de la position d'équilibre.

2.3.2 L'aire sous-tendue par la courbe des bras de levier de redressement, mesurée à partir de l'angle d'équilibre jusqu'au plus petit des angles ci-après, doit être égale à au moins 0,015 m-rad:

- .1 the angle at which progressive flooding occurs;
- .2 22° (measured from the upright) in the case of one-compartment flooding, or
27° (measured from the upright) in the case of the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments.

2.3.3 A residual righting lever is to be obtained within the range specified in 2.3.1, taking into account the greatest of the following heeling moments:

- .1 the crowding of all passengers towards one side;
- .2 the launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side;
- .3 due to wind pressure;
as calculated by the formula:

$$\text{GZ (in metres)} = \frac{\text{heeling moment}}{\text{displacement}} + 0.04$$

However, in no case is this righting lever to be less than 0.10 m.

2.3.4 For the purpose of calculating the heeling moments in paragraph 2.3.3, the following assumptions shall be made:

- .1 Moments due to crowding of passengers:
 - .1.1 4 persons per square metre;
 - .1.2 a mass of 75 kg for each passenger;
 - .1.3 passengers shall be distributed on available deck areas towards one side of the ship on the decks where muster stations are located and in such a way that they produce the most adverse heeling moment.
- .2 Moments due to launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side:
 - .2.1 all lifeboats and rescue boats fitted on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out fully loaded and ready for lowering;
 - .2.2 for lifeboats which are arranged to be launched fully

- .1 l'angle auquel l'envahissement progressif se produit;
- .2 22° (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement d'un compartiment, ou 27° (mesurés à partir de la position droite) dans le cas de l'envahissement simultané de deux ou plusieurs compartiments adjacents.

2.3.3 Un bras de levier de redressement résiduel doit être calculé dans l'arc spécifié au paragraphe 2.3.1, compte tenu du plus grand des moments d'inclinaison suivants:

- .1 moment d'inclinaison dû au rassemblement des passagers sur un bord du navire;
- .2 moment d'inclinaison dû à la mise à l'eau de toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire;
- .3 moment d'inclinaison dû à la pression du vent; à l'aide de la formule suivante:

$$GZ \text{ (en mètres)} = \frac{\text{moment d'inclinaison}}{\text{déplacement}} + 0,04$$

Toutefois, en aucun cas ce bras de levier de redressement ne doit être inférieur à 0,10 m.

2.3.4 Pour le calcul des moments d'inclinaison aux termes du paragraphe 2.3.3, on part des hypothèses ci-après:

- .1 Moments dus au rassemblement des passagers:
 - .1.1 quatre personnes par mètre carré;
 - .1.2 masse de 75 kg par passager;
 - .1.3 répartition des passagers sur les surfaces de pont disponibles sur un bord du navire sur les ponts où sont situés les postes de rassemblement et de manière à obtenir le moment d'inclinaison le plus défavorable.
- .2 Moments dus à la mise à l'eau de toutes les embarcations et de tous les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs sur un bord du navire:
 - .2.1 on suppose que toutes les embarcations de sauvetage et tous les canots de secours installés sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi une avarie sont débordés avec leur plein chargement et prêts à être mis à la mer;
 - .2.2 pour les embarcations de sauvetage qui sont conçues

loaded from the stowed position, the maximum heeling moment during launching shall be taken;

- .2.3 a fully loaded davit-launched liferaft attached to each davit on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out ready for lowering;
 - .2.4 persons not in the life-saving appliances which are swung out shall not provide either additional heeling or righting moment;
 - .2.5 life-saving appliances on the side of the ship opposite to the side to which the ship has heeled shall be assumed to be in a stowed position.
- .3 Moments due to wind pressure:
- .3.1 a wind pressure of 120N/m^2 to be applied;
 - .3.2 the area applicable shall be the projected lateral area of the ship above the waterline corresponding to the intact condition;
 - .3.3 the moment arm shall be the vertical distance from a point at one half of the mean draught corresponding to the intact condition to the centre of gravity of the lateral area."

The following new paragraph .2.4 is added after the existing paragraph 2.3:

"2.4 In intermediate stages of flooding, the maximum righting lever shall be at least 0.05 m and the range of positive righting levers shall be at least 7° . In all cases, only one breach in the hull and only one free surface need be assumed."

In the third sentence of paragraph 5 the phrase "as well as the maximum heel before equalization" is deleted.

The following new sentence is added after the third sentence of paragraph 5:

"The maximum angle of heel after flooding but before equalization shall not exceed 15° ."

The existing text of paragraph 6.2 is replaced by the following:

"In the case of unsymmetrical flooding, the angle of heel for one-compartment flooding shall not exceed 7° . For the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments, a heel of 12° may be permitted by the Administration."

pour être mises à l'eau avec leur plein chargement depuis la position d'arrimage, on prend le moment d'inclinaison maximal au cours de la mise à l'eau;

- .2.3 on suppose qu'un radeau de sauvetage avec son plein chargement est attaché à chaque bossoir sur le bord du côté duquel le navire s'est incliné après avoir subi l'avarie et qu'il est débordé prêt à être mis à la mer;
 - .2.4 les personnes qui ne se trouvent pas dans les engins de sauvetage débordés ne contribuent pas à augmenter le moment d'inclinaison ou le moment de redressement;
 - .2.5 on suppose que les engins de sauvetage sur le bord du navire opposé à celui du côté duquel le navire s'est incliné se trouvent en position d'arrimage.
- .3 Moments d'inclinaison dus à la pression du vent:
- .3.1 on suppose que la pression du vent est de 120N/m^2 ;
 - .3.2 l'aire utilisée est la projection de l'aire latérale du navire située au-dessus de la flottaison correspondant à l'état intact;
 - .3.3 le bras du moment d'inclinaison est la distance verticale comprise entre un point situé à la moitié du tirant d'eau moyen correspondant à l'état intact et le centre de gravité de l'aire latérale.

Le nouveau paragraphe 2.4 ci-après est ajouté à la suite du paragraphe 2.3 existant:

«2.4 Aux stades intermédiaires de l'envahissement, le bras de levier de redressement maximal doit être d'au moins 0,05 m et l'arc de bras de levier de redressement positifs doit être d'au moins 7 degrés. Dans tous les cas, on suppose qu'il y a une seule brèche dans la coque et une seule carène liquide.»

A la troisième phrase du paragraphe 5, le membre de phrase ci-après est supprimé: «de même que la bande maximale atteinte avant la mise en jeu des mesures d'équilibrage».

Après la troisième phrase du paragraphe 5, la nouvelle phrase suivante est insérée:

«L'angle maximal d'inclinaison après envahissement mais avant équilibrage ne doit pas être supérieur à 15 degrés.»

Le texte existant du paragraphe 6.2 est remplacé par ce qui suit:

«Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, l'angle d'inclinaison en cas d'envahissement d'un seul compartiment ne doit pas dépasser 7 degrés. En cas d'envahissement simultané de deux compartiments adjacents ou plus, un angle d'inclinaison de 12 degrés peut être autorisé par l'Administration.»

Existing paragraph 7 is renumbered as subparagraph 7.1.

The following new subparagraphs 7.2, 7.3 and 7.4 are inserted after new subparagraph 7.1:

“7.2 The date referred to in paragraph 7.1 to enable the master to maintain sufficient intact stability shall include information which indicates the maximum permissible height of the ship’s centre of gravity above keel (KG), or alternatively the minimum permissible metacentric height (GM), for a range of draughts or displacements sufficient to include all service conditions. The information shall show the influence of various trims taking into account the operational limits.

7.3 Each ship shall have scales of draughts marked clearly at the bow and stern. In the case where the draught marks are not located where they are easily readable, or operational constraints for a particular trade make it difficult to read the draught marks, then the ship shall also be fitted with a reliable draught indicating system by which the bow and stern draughts can be determined.

7.4 On completion of loading of the ship and prior to its departure, the master shall determine the ship’s trim and stability and also ascertain and record that the ship is in compliance with stability criteria in the relevant regulations. The Administration may accept the use of an electronic loading and stability computer or equivalent means for this purpose.”

2 Chapter II-1 – Regulation 20-1

The following new regulation 20-1 is added after existing regulation 20.

“Regulation 20-1

Closure of cargo loading doors

1. This regulation applies to all passenger ships.
2. The following doors, located above the margin line, shall be closed and locked before the ship proceeds on any voyage and shall remain closed and locked until the ship is at its next berth:
 - .1 cargo loading doors in the shell or the boundaries of enclosed superstructures;

Le paragraphe 7 existant est renuméroté et devient le paragraphe 7.1.

Les nouveaux paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 ci-après sont insérés à la suite du nouveau paragraphes 7.1 :

«7.2 Les données destinées à permettre au capitaine d'assurer une stabilité à l'état intact suffisante, dont il est question au paragraphe 7.1, doivent comprendre des renseignements donnant soit la hauteur maximale admissible du centre de gravité du navire au-dessus de la quille (KG), soit la distance métacentrique minimale admissible (GM), pour une gamme de tirants d'eau ou de déplacements suffisante pour couvrir toutes les conditions d'exploitation. Ces renseignements doivent refléter l'influence de diverses assiettes compte tenu des limites d'exploitation.

7.3 Les échelles de tirants d'eau doivent être marquées de façon bien visible à l'avant et à l'arrière de chaque navire. Lorsque les marques de tirants d'eau ne sont pas placées à un endroit où elles sont facilement lisibles, ou lorsqu'il est difficile de les lire en raison des contraintes d'exploitation liées au service particulier assuré, le navire doit aussi être équipé d'un dispositif fiable de mesure du tirant d'eau permettant de déterminer les tirants d'eau à l'avant et à l'arrière.

7.4 Après le chargement du navire et avant son appareillage, le capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire et aussi vérifier et indiquer par écrit que le navire satisfait aux critères de stabilité énoncés dans les règles pertinentes. A cette fin, l'Administration peut accepter l'utilisation d'un calculateur électronique de chargement et de stabilité ou d'un dispositif équivalent.»

2. Chapitre II-1 – règles 20-1

Une nouvelle règle 20-1 libellée comme suit est ajoutée après la règle 20 existante :

«Règle 20-1

Fermeture des portes de chargement de la cargaison

1 Cette règle s'applique à tous les navires à passagers.

2. Les portes ci-après, qui sont situées au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être fermées et verrouillées avant que le navire n'entreprenne une traversée et le rester jusqu'à ce que le navire se trouve à son poste d'amarrage suivant :

- .1 portes de chargement situées dans le bordé extérieur ou dans les cloisons extérieures des superstructures fermées ;

- .2 bow visors fitted in positions, as indicated in paragraph 2.1 ;
- .3 cargo loading doors in the collision bulkhead ;
- .4 weathertight ramps forming an alternative closure to those defined in paragraphs 2.1 to 2.3 inclusive.

Provided that where a door cannot be opened or closed while the ship is at the berth such a door may be opened or left open while the ship approaches or draws away from the berth, but only so far as may be necessary to enable the door to be immediately operated. In any case the inner bow door must be kept closed.

3 Notwithstanding the requirements of paragraphs 2.1 and 2.4, the Administration may authorize that particular doors can be opened at the discretion of the master, if necessary for the operation of the ship or the embarking and disembarking of passengers, when the ship is at safe anchorage and provided that the safety of the ship is not impaired.

4 The master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of the doors referred to in paragraph 2, is implemented.

5 The master shall ensure, before the ship proceeds on any voyage, that an entry in the log book, as required in regulation II-1/25, is made of the time of the last closing of the doors specified in paragraph 2 and the time of any opening of particular doors in accordance with paragraph 3.”

3 Chapter II-1 – Regulation 22

Stability information for passenger ships and cargo ships

The following new paragraph 3 is added after existing paragraph 2:

“3 At periodical intervals not exceeding five years, a lightweight survey shall be carried out on all passenger ships to verify any changes in lightship displacement and longitudinal centre of gravity. The ship shall be re-inclined whenever, in comparison with the approved stability information, a deviation from the lightship displacement exceeding 2% or a deviation of the longitudinal centre of gravity exceeding 1% of L is found or anticipated.”

- .2 visières d'étrave situées dans les emplacements énumérés au paragraphe 2.1;
- .3 portes de chargement situées dans la cloison d'abordage;
- .4 rampes étanches aux intempéries constituant un autre système de fermeture que ceux qui sont définis aux paragraphes 2.1 à 2.3 compris.

Dans le cas où une porte ne peut être ouverte ou fermée pendant que le navire est à quai, ladite porte peut être ouverte ou laissée ouverte pendant que le navire s'approche ou s'éloigne du poste d'amarrage, à condition qu'il n'en soit éloigné que dans la mesure nécessaire pour permettre de manoeuvrer la porte. La porte d'étrave intérieure doit être maintenue fermée dans tous les cas.

3 Nonobstant les prescriptions des paragraphes 2.1 et 2.4, l'Administration peut autoriser que certaines portes soient ouvertes, à la discrétion du capitaine, dans la mesure où l'exigent l'exploitation du navire ou l'embarquement et le débarquement des passagers, lorsque le navire se trouve à un mouillage sûr et à condition que sa sécurité ne soit pas compromise.

4 Le capitaine doit veiller à la mise en œuvre d'un système efficace de contrôle et de notification de la fermeture et de l'ouverture des portes visées au paragraphe 2.

5 Le capitaine doit s'assurer, avant que le navire n'entreprenne une traversée, que les heures auxquelles les portes ont été fermées pour la dernière fois, ainsi qu'il est spécifié au paragraphe 2, et l'heure de toute ouverture de certaines portes, conformément au paragraphe 3, sont consignées dans le journal de bord, comme prescrit à la règle II-1/25.»

3. Chapitre II-1, règle 22

Renseignements sur la stabilité des navires à passagers et des navires de charge

Le nouveau paragraphe 3 ci-après est inséré à la suite du paragraphe 2 existant:

«3 A des intervalles périodiques ne dépassant pas cinq ans, tous les navires à passagers doivent être soumis à une visite à l'état léger qui doit permettre de vérifier tout changement du déplacement à l'état léger ou de la position du centre longitudinal de gravité. Le navire doit subir un nouvel essai de stabilité chaque fois que l'on constate ou que l'on prévoit un écart de plus de 2% pour le déplacement à l'état léger ou de plus de 1% de L pour la position du centre longitudinal de gravité par rapport aux renseignements de stabilité approuvés.»

The following words are added at the end of the first line of existing paragraph 3:

“as required by paragraph 1”.

Existing paragraphs 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

Les mots ci-après sont insérés à la fin de la première ligne du paragraphe 3 existant:

«prescrit au paragraphe 1».

Les paragraphes 3 et 4 existants sont renumérotés et deviennent les paragraphes 4 et 5.

De vertaling in het Nederlands van de bijlage bij de resolutie luidt:

Resolutie MSC.12(56)
(aangenomen op 28 oktober 1988)

**Aanneming van wijzigingen op het Internationale Verdrag voor de
beveiliging van mensenlevens op zee, 1974**

De Maritieme Veiligheidscommissie,

Herinnerend aan artikel 28, letter b, van het Verdrag nopens de Internationale Maritieme Organisatie betreffende de taken van de Commissie,

Voorts herinnerend aan resolutie A.596(15) waarbij de Algemene Vergadering heeft besloten dat de Organisatie een hoge prioriteit dient toe te kennen aan haar werkzaamheden tot vergroting van de veiligheid van ro/ro-veerschepen voor passagiersvervoer,

Vaststellende dat de Algemene Vergadering de Commissie heeft verzocht al het mogelijke te doen om dit doel te bereiken, met inbegrip van de zo spoedig mogelijke overweging en aanneming van wijzigingen op het SOLAS-Verdrag van 1974, betreffende ro/ro-veerschepen voor passagiersvervoer en de vergemakkelijking van een spoedige inwerkingtreding van deze wijzigingen,

Voorts vaststellende dat tijdens haar vijfenvijftigste zitting de eerste reeks wijzigingen op het SOLAS-Verdrag van 1974, betreffende ro/ro-veerschepen voor passagiersvervoer, voorgesteld door het Verenigd Koninkrijk (pakket 1), is aangenomen overeenkomstig artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag bij resolutie MSC.11(55) en dat de Commissie heeft ingestemd, met het oog op aanneming tijdens haar zesenvijftigste zitting, met de bestudering van voorstellen van wijzigingen op genoemd Verdrag betreffende de stabiliteit van passagiersschepen in beschadigde toestand, opgesteld door de Subcommissie inzake stabiliteit en de uitwatering van schepen en de veiligheid van vissersvaartuigen.

Bestudeerd hebbende een tweede reeks wijzigingen (pakket 2) op

het SOLAS-Verdrag van 1974, voorgesteld door het Verenigd Koninkrijk, en voorstellen van wijzigingen betreffende normen inzake de stabiliteit van passagiersschepen in beschadigde toestand die zijn toegezonden in overeenstemming met artikel VIII(b)(i) van het Verdrag.

1. Neemt aan, in overeenstemming met artikel VIII(b)(iv) van het Verdrag, de wijzigingen op het Verdrag, waarvan de tekst staat vermeld in de bijlage bij deze resolutie;

2. Bepaalt in overeenstemming met artikel VIII(b)(vi)(2)(bb) van het Verdrag dat de wijzigingen worden geacht te zijn aangenomen op 28 oktober 1989, tenzij vóór die datum meer dan een derde van de Verdragsluitende Regeringen die Partij zijn bij het Verdrag of Verdragsluitende Regeringen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten ten minste 50 procent van de bruto-tonnage van de wereldkoopvaardijvloot vormen, hun bezwaren tegen deze wijzigingen hebben kenbaar gemaakt;

3. Nodigt de Verdragsluitende Regeringen uit er nota van te nemen dat, in overeenstemming met artikel VIII(b)(vii)(2) van het Verdrag, de wijzigingen, na hun aanvaarding overeenkomstig paragraaf 2 hierboven, in werking treden op 29 april 1990;

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

5. Verzoekt de Secretaris-Generaal voorts afschriften van de resolutie te doen toekomen aan de Leden van de Organisatie waarvan de Regeringen geen Partij zijn bij het Verdrag.

Bijlage

Wijzigingen op het Internationale Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, 1974

1 Hoofdstuk II-1 – Voorschrift 8

Stabiliteit van passagiersschepen in beschadigde toestand

Na de titel wordt de volgende tekst tussengevoegd:

„(De paragrafen 2.3, 2.4, 5 en 6.2 zijn van toepassing op passagiersschepen gebouwd na 29 april 1990 en de paragrafen 7.2, 7.3 en 7.4 zijn van toepassing op alle passagiersschepen)”.

De bestaande tekst van paragraaf 2.3 wordt vervangen door de volgende:

„2.3 De stabiliteit vereist in de eindtoestand na beschadiging, en na overvloeiing indien voorgeschreven, wordt als volgt vastgesteld:

2.3.1 De kromme van de restarmen van positieve statische stabiliteit in de eindtoestand moet een bereik hebben van ten minste 15° boven de hoek van de evenwichtstoestand.

2.3.2 Het oppervlak onder de kromme van de armen van statische stabiliteit dient ten minste 0,015 m-rad te bedragen, gemeten van de hoek van de evenwichtstoestand tot aan de kleinste van de volgende hoeken:

- .1 de hoek waarbij geleidelijk vollopen optreedt;
- .2 22° (gemeten in rechte toestand) in geval van vollopen van één afdeling, of
27° (gemeten in rechte toestand) ingeval van gelijktijdig vollopen van twee of meer aangrenzende afdelingen.

2.3.3 Een restarm van statische stabiliteit wordt verkregen in het in paragraaf 2.3.1 aangegeven bereik, rekening houdend met de grootste van de volgende hellende momenten:

- .1 het moment ten gevolge van samendringing van alle passagiers aan één zijde;
- .2 het moment ten gevolge van tewaterlating van alle volle strijkbare groepsreddingmiddelen aan één zijde;
- .3 het moment ten gevolge van de windbelasting; berekend met behulp van de volgende formule:

$$GZ \text{ (in meters)} = \frac{\text{hellend moment}}{\text{displacement}} + 0,04$$

Deze arm van statische stabiliteit mag evenwel in geen geval minder bedragen dan 0,10 m.

2.3.4 Voor de berekening van de hellende momenten in paragraaf 2.3.3 wordt uitgegaan van de volgende aannamen:

- .1 Momenten ten gevolge van samendringing van passagiers:
 - .1.1 vier personen per vierkante meter;
 - .1.2 een massa van 75 kg per passagier;
 - .1.3 verdeling van de passagiers over de beschikbare dekoppervlakken aan één zijde van het schip op de dekken waar de verzamelplaatsen zijn gelegen en op zodanige

wijze dat het ongunstigste hellende moment wordt bereikt.

- .2 Momenten ten gevolge van tewaterlating van alle volle strijkbare groepsreddingmiddelen aan één zijde:
 - .2.1 alle reddingboten en hulpverleningsboten, geplaatst aan de zijde waarnaar het schip slagzij heeft gemaakt na schade te hebben geleden, worden geacht volgeladen naar buiten te zijn gedraaid en gereed om te worden gevierd;
 - .2.2 voor reddingboten die zijn bedoeld om volgeladen vanuit de opstellingsplaats te water te worden gelaten, wordt het maximale hellende moment gedurende de tewaterlating genomen;
 - .2.3 een volgeladen strijkbaar reddingvlot, bevestigd aan elke davit aan de zijde waarnaar het schip slagzij heeft gemaakt na schade te hebben geleden, wordt geacht gereed om te worden gevierd naar buiten te zijn gedraaid;
 - .2.4 personen die zich niet in de naar buiten gedraaide groepsreddingmiddelen bevinden, brengen geen verschuiving van het hellend moment of het herstellend moment teweeg;
 - .2.5 groepsreddingmiddelen aan de andere zijde dan die waarnaar het schip slagzij heeft gemaakt, worden geacht in opstellingsplaats te zijn.
- .3 Momenten ten gevolge van de windbelasting:
 - .3.1 de winddruk bedraagt 120N/m^2 ;
 - .3.2 het oppervlak waarvan wordt uitgegaan, is het geprojecteerde laterale oppervlak van het schip boven de waterlijn overeenkomend met de onbeschadigde toestand;
 - .3.3 de arm van het moment is de verticale afstand tussen een punt halverwege de gemiddelde diepgang overeenkomend met de onbeschadigde toestand en het zwaartepunt van het zijoppervlak."

De volgende nieuwe paragraaf 2.4 wordt toegevoegd na de bestaande paragraaf 2.3:

„2.4 In de tussenstadia van het vollopen dient de maximale arm van statische stabiliteit ten minste 0,05 m te bedragen en het bereik van de armen van statische stabiliteit met een positieve waarde dient ten

minste 7° te zijn. In alle gevallen wordt er geacht slechts één lek in de romp en één vrij vloeistoppervlak te zijn.”

In de derde volzin van paragraaf 5 komt de volgende zinsnede te vervallen: „evenals de maximum slagzij die vóór het overvloeien ontstaat”.

Na de derde volzin van paragraaf 5 wordt de volgende nieuwe volzin tussengevoegd:

„De maximum slagzij na het vollopen, maar vóór het overvloeien, mag niet meer dan 15° zijn.”

De bestaande tekst van paragraaf 6.2 wordt vervangen door de volgende:

„Bij onsymmetrisch vollopen mag de slagzij in geval van vollopen van één afdeling niet groter zijn dan 7°. Bij gelijktijdig vollopen van twee of meer afdelingen kan een slagzij van 12° worden toegestaan door de Administratie.”

De bestaande paragraaf 7 wordt paragraaf 7.1.

De volgende paragrafen 7.2, 7.3 en 7.4 worden tussengevoegd na de nieuwe paragraaf 7.1:

„7.2 De in paragraaf 7.1 bedoelde gegevens om de kapitein in staat te stellen zorg te dragen voor een voldoende stabiliteit in onbeschadigde toestand, moeten informatie bevatten die de maximum toelaatbare hoogte van het zwaartepunt van het schip boven de kiel (KG), dan wel de minimum toelaatbare metacenterhoogte (GM) aangeven voor een scala van diepgangen of waterverplaatsingen dat alle bedrijfsomstandigheden dekt. Deze informatie moet de invloed van verschillende trims weergeven, rekening houdend met de bedrijfsgrenzen.

7.3 Aan de voor- en achterzijde van elk schip moeten duidelijk zichtbaar diepgangmerken zijn aangebracht. Wanneer deze merken niet zijn aangebracht op een plaats waar zij gemakkelijk af te lezen zijn, of wanneer het moeilijk is deze af te lezen vanwege de bedrijfsbeperkingen van een bepaald gebruik, dient het schip ook te worden uitgerust met een betrouwbaar systeem voor de meting van de diepgang waarmee de diepgang aan de voor- en achterzijde kan worden bepaald.

7.4 Na het laden van het schip en vóór het vertrek bepaalt de kapitein de trim en de stabiliteit van het schip en stelt hij vast en tekent hij aan dat het schip voldoet aan de stabiliteitscriteria in de voorschriften ter zake. De Administratie kan het gebruik van een elektronische beladings- en stabiliteitscalculator of een soortgelijk toestel toestaan.”

2. Hoofdstuk II-1 – Voorschrift 20-1

Het volgende nieuwe voorschrift 20-1 wordt toegevoegd na het bestaande voorschrift 20:

Voorschrift 20-1

Sluiting van de laaddeuren

1. Dit Voorschrift is van toepassing op alle passagiersschepen.

2. De volgende deuren, gelegen boven de indompelingsgrenslijn, moeten gesloten en vergrendeld zijn voordat een schip een reis begint en zij dienen gesloten en vergrendeld te blijven totdat het schip zich op zijn volgende aanlegplaats bevindt:

- .1 laaddeuren in de scheepshuid of in de buitenschotten van een gesloten bovenbouw;
- .2 boegkleppen op de in paragraaf 2.1 genoemde plaatsen;
- .3 laaddeuren in het aanvaringsschot;
- .4 opritten (ramps) dicht tegen weer en wind die een andere wijze van sluiting vormen dan die genoemd in de paragrafen 2.1 tot en met 2.3.

Wanneer een deur niet kan worden geopend of gesloten terwijl het schip op de afmeerplaats ligt, mag bedoelde deur geopend worden of blijven terwijl het schip de aanlegplaats nadert of zich daarvan verwijderd, mits niet op grotere afstand van de aanlegplaats dan nodig is om de deur te bedienen. De binnenste boegdeur moet in elk geval gesloten blijven.

3. Niettegenstaande de bepalingen van de paragrafen 2.1 en 2.4 kan de Administratie toestaan dat bepaalde deuren naar goeddunken van de kapitein kunnen worden geopend, voor zover noodzakelijk voor de bedrijfsvoering van het schip of het inschepen en ontschepen van passagiers, wanneer het schip op een veilige ankerplaats ligt en mits de veiligheid van het schip niet in gevaar wordt gebracht.

4. De kapitein dient erop toe te zien dat er een doeltreffend toezicht- en meldingssysteem voor het sluiten en openen van de in paragraaf 2 genoemde deuren wordt gebruikt.

5. De kapitein dient er voordat het schip een reis begint op toe te zien dat in het dagboek, zoals voorgeschreven in Voorschrift II-1/25, wordt aangetekend het tijdstip waarop de deuren genoemd in paragraaf 2 voor het laatst zijn gesloten en het tijdstip waarop bepaalde deuren in overeenstemming met paragraaf 3 zijn geopend."

3. Hoofdstuk II-1 – Voorschrift 22

Stabiliteitsgegevens voor passagiersschepen en vrachtschepen

De volgende nieuwe paragraaf 3 wordt toegevoegd na de bestaande paragraaf 2:

„3. Met tussenpozen van niet meer dan vijf jaar moeten alle passagiersschepen aan een onderzoek worden onderworpen om veranderingen in de waterverplaatsing en het langsscheepse zwaartepunt van het ledige schip na te gaan. Het schip dient opnieuw een hellingproef te ondergaan wanneer in verhouding tot de goedgekeurde stabiliteitsgegevens een afwijking van de waterverplaatsing van het ledige schip van meer dan 2% of een afwijking van het langsscheepse zwaartepunt van het ledige schip van meer dan 1% van L wordt geconstateerd of verwacht.”

In de bestaande paragraaf 3 worden na „stabiliteitsgegevens” de volgende woorden toegevoegd:

„zoals voorgeschreven in paragraaf 1.”

De bestaande paragrafen 3 en 4 worden de paragrafen 4 en 5.

Uitgegeven de vierentwintigste juli 1989.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

G. J. M. BRAKS