

76 (1996) Nr. 1

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 1997 Nr. 72**

---

---

A. TITEL

*Verdrag inzake stabiliteitsvereisten voor passagiersschepen die  
geregelde internationale lijndiensten van en naar havens in  
Noord-West-Europa en de Baltische Zee onderhouden, met Bijlagen en  
Aanhangsel;  
Stockholm, 28 februari 1996*

B. TEKST<sup>1)</sup>

**Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea**

The Contracting Governments,

Being parties to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974 as amended;

Recalling Article VII of the SOLAS Convention;

Mindful that the principal responsibility of establishing global safety standards rests with the International Maritime Organization (hereinafter referred to as "the Organization");

Noting the Organization's efforts in this area;

Noting in particular the adoption by the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 held in London on 20, 27, 28 and 29 November 1995 of Conference Resolution 14 "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for Ro-Ro Passenger Ships";

Recognising that the prevailing, often adverse, sea and weather conditions with low visibility, the low water temperatures, the need to maintain intensive all year round ro-ro passenger ferry services, the public dependence on such services, recent accidents and the density of ro-ro passenger ship movements and potentially conflicting shipping movements at particular locations require the application of specific stability requirements to all ro-ro passenger ships operating regular scheduled voyages between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea;

Have agreed as follows:

---

<sup>1)</sup> De Russische en de Spaanse tekst zijn niet afgedrukt.

Het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het Verdrag is nog niet ontvangen. In de hierna volgende tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen, die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

**Accord sur les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux réguliers selon des horaires entre des ports désignés du nord-ouest de l'Europe et en mer Baltique ou à destination ou à partir de ces mêmes ports**

Les Gouvernements contractants,

Etant parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle que modifiée;

Rappelant l'article VII de la Convention SOLAS;

Conscients que la principale responsabilité en matière d'instauration des normes mondiales de sécurité incombe à l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée l'«Organisation»);

Prenant acte des efforts de l'Organisation dans ce domaine;

Prenant acte notamment de l'adoption, par la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui s'est déroulée à Londres les 20, 27, 28 et 29 novembre 1995, de la résolution 14 de la Conférence: «Accords régionaux sur les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers»;

Reconnaissant que l'état de la mer et les conditions météorologiques dominants, souvent défavorables avec une visibilité réduite, les basses températures de l'eau, la nécessité de maintenir des services intensifs de transbordeurs rouliers tout au long de l'année, la dépendance du public vis-à-vis de ces services, les récents accidents et la densité des mouvements des navires rouliers à passagers et les mouvements de navigation potentiellement incompatibles à des endroits particuliers demandent l'application de prescriptions spécifiques de stabilité à tous les navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages réguliers entre des ports désignés du Nord-Ouest de l'Europe et en mer Baltique ou à destination ou à partir de ces mêmes ports;

Sont convenus de ce qui suit:

## Article 1

*Definitions*

For the purposes of the present Agreement:

- a) International voyage means a voyage from a country to which the present Agreement applies to a port outside that country, or conversely;
- b) Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3 of the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 as amended;
- c) Specific stability requirements means the specific stability requirements specified in annex 2;
- d) Designated port means any port within the area bounded by lines and the coast as shown on the map at annex 1 from which ro-ro passenger ships operate on regular scheduled international voyages;
- e) Secretary-General means the Secretary-General of the International Maritime Organization.

## Article 2

*General Obligation*

The Contracting Governments agree to apply the specific stability requirements to ro-ro passenger ships entitled to fly their flag and operating on regular scheduled international voyages carrying passengers

- a) between designated ports or
- b) to or from designated ports.

## Article 3

*Specific Stability Requirements*

The Contracting Governments agree to apply the specific stability requirements no later than the dates prescribed in annex 2.

## Article 4

*Single Voyage Exemptions*

A ro-ro passenger ship which is not normally engaged on regular scheduled international voyages between or to or from designated ports but which is required to undertake a single voyage between such ports

## Article 1

### *Définitions*

Aux fins du présent Accord, on entend:

- a) par voyage international, un voyage à partir d'un pays auquel s'applique le présent Accord à destination d'un port situé à l'extérieur dudit pays, ou inversement;
- b) par navire routier à passagers, un navire à passagers avec des espaces à cargaison transroulière ou des locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la règle II-2/3 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer telle que modifiée;
- c) par prescriptions spécifiques de stabilité, les prescriptions spécifiques de stabilité visées à l'article 3 et stipulées en annexe 2;
- d) par port désigné, tout port dans les régions limitées par les lignes et la côte tel qu'indiqué sur la carte qui figure en annexe 1, à partir desquels les navires rouliers à passagers effectuent des voyages internationaux réguliers;
- e) par Secrétaire général, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

## Article 2

### *Obligation générale*

Les Gouvernements contractants conviennent d'appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité aux navires rouliers à passagers qui sont autorisés à battre leur pavillon et qui effectuent des voyages internationaux réguliers en transportant des passagers

- a) entre des ports désignés ou
- b) à destination des ports désignés ou à partir desdits ports.

## Article 3

### *Les prescriptions spécifiques de stabilité*

Les Gouvernements contractants sont convenus d'appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité au plus tard aux dates prescrites en annexe 2.

## Article 4

### *Exemption pour un voyage isolé*

Si un navire roulier à passagers qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux réguliers entre des ports désignés, ou à destination ou à partir desdits ports, est amené à entreprendre un voyage isolé

or to or from such a port may be exempted from any or all of the specific stability requirements by a Contracting Government or by the ship's flag State, following consultations with the Contracting Government or Governments between or to or from whose ports the voyage is to take place. An exemption shall not be granted by the ship's flag State unless the ship complies with international safety requirements which in the joint opinion of the ship's flag State and the Contracting Government or Governments between or to or from whose ports the voyage is to take place are adequate for the intended voyage.

#### Article 5

##### *Application to Ro-Ro Passenger Ships of Flag States Non-parties to the present Agreement*

1. The Contracting Governments agree that the specific stability requirements should apply to all ro-ro passenger ships operating on regular scheduled international voyages carrying passengers between or to or from designated ports, irrespective of flag and bearing in mind the necessity to ensure that no more favourable treatment should be given to ships entitled to fly the flag of States non-parties to the present Agreement.

2. The Contracting Governments further agree to encourage the application of the specific stability requirements, on the timescale set out in annex 2, to ro-ro passenger ships entitled to fly the flag of States non-parties to the present Agreement and operating on regular scheduled international voyages carrying passengers between or to or from designated ports.

3. Each Contracting Government undertakes to advise the other Contracting Governments, the Secretary-General and, with respect to States that are members of the European Union, the Commission of the European Communities of the steps it has taken to implement paragraph 2 of this Article.

#### Article 6

##### *Mutual Acceptance of Documents*

1. Each Contracting Government shall provide each ship to fly its flag and to which the present Agreement applies with a document indicating that the ship complies with the specific stability requirements.

entre lesdits ports ou à destination ou à partir d'un tel port, il peut être exempté d'une quelconque ou de l'ensemble des prescriptions spécifiques de stabilité par le Gouvernement contractant ou par l'Etat du pavillon du navire, à la suite de consultations avec le ou les Gouvernements contractants entre les ports desquels ou à destination ou à partir des ports desquels le voyage doit avoir lieu. Une exemption n'est accordée par l'Etat du pavillon du navire que si le navire est conforme aux prescriptions internationales de sécurité qui, de l'avis commun de l'Etat du pavillon du navire et du ou des Gouvernements contractants entre les ports desquels ou à destination ou à partir des ports desquels le voyage doit avoir lieu sont suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage projeté.

#### Article 5

##### *Application aux navires rouliers à passagers dont l'Etat du Pavillon n'est pas Partie au présent Accord*

1. Les Gouvernements contractants conviennent que les prescriptions spécifiques de stabilité doivent s'appliquer à tous les navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux réguliers selon des horaires en transportant des passagers entre des ports désignés, ou à destination ou à partir desdits ports, sans tenir compte du pavillon et ayant à l'esprit la nécessité de veiller à ce qu'un traitement plus favorable ne soit pas accordé aux navires autorisés à battre le pavillon d'Etats qui ne sont pas parties au présent Accord.

2. Les Gouvernements contractants conviennent en outre d'encourager l'application des prescriptions spécifiques de stabilité, dans l'échéancier fixé en annexe 2, aux navires rouliers à passagers autorisés à battre le pavillon d'Etats qui ne sont pas Parties au présent Accord et qui effectuent des voyages internationaux réguliers en transportant des passagers entre des ports désignés ou à destination ou à partir desdits ports.

3. Chaque Gouvernement contractant s'engage à faire part aux autres Gouvernements contractants, au Secrétaire général et, en ce qui concerne les Etats qui sont membres de l'Union européenne, à la Commission des Communautés européennes, des mesures qu'il a prises pour mettre en application le paragraphe 2 du présent article.

#### Article 6

##### *Acceptation réciproque des documents*

1. Chaque Gouvernement contractant fournit à chaque navire autorisé à battre son pavillon, et auquel le présent Accord s'applique, un document indiquant que le navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité.

2. The Contracting Governments agree to accept a document provided under paragraph 1 as evidence that the ship to which the document relates complies with the specific stability requirements.

3. When a State non-party to the present Agreement issues a document indicating that a ship complies with the specific stability requirements such a document will be accepted as *prima facie* evidence that the ship so complies.

#### Article 7

##### *Signature, Ratification, Acceptance, Approval and Accession*

1. The present Agreement shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July until 30 September 1996, and shall thereafter remain open for accession. States may become parties to the present Agreement 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.

3. The Secretary-General shall inform the Governments of all States which have signed the present Agreement or acceded to it of any signature or of the deposit of any instrument of ratification, acceptance, approval or accession and the date of its deposit. When the conditions for entry into force have been met, the Secretary-General shall inform the Governments of these States of the date of entry into force of the Agreement.

#### Article 8

##### *Notification and Entry into Force*

1. The present Agreement shall be notified by the Government of Sweden to the Secretary-General.

It shall enter into force

- a) twelve months after the date of notification to the Secretary-General, or
- b) on the date on which not fewer than five States have become parties in accordance with Article 7, whichever is the later.

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



2. Les Gouvernements contractants conviennent d'accepter tout document fourni au titre du paragraphe 1 comme preuve que le navire auquel le document se rapporte satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité.

3. Lorsqu'un Etat qui n'est pas Partie au présent Accord, délivre un document indiquant qu'un navire satisfait aux prescriptions spécifiques de stabilité, ledit document est accepté en tant que preuve suffisante à première vue que le navire satisfait à ces prescriptions.

#### Article 7

##### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. Le présent Accord est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er juillet au 30 septembre 1996 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Les Etats peuvent devenir Parties au présent Accord 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.

3. Le Secrétaire général informe les gouvernements de tous les Etats ayant signé le présent Accord ou y ayant adhéré de toute signature ou du dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt. Lorsque les conditions d'entrée en vigueur sont satisfaites, le Secrétaire général informe les gouvernements de ces Etats de la date d'entrée en vigueur de l'Accord.

#### Article 8

##### *Notification et entrée en vigueur*

1. Le présent Accord est notifié au Secrétaire général par le Gouvernement de la Suède.

Il entre en vigueur:

- a) douze mois après la date de notification au Secrétaire général, ou
- b) à la date à laquelle au moins cinq Etats en sont devenus Parties en conformité avec l'article 7, si cette dernière date est postérieure.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date de l'entrée en vigueur du présent Accord prend effet trente jours après la date du dépôt.

## Article 9

*Denunciation*

1. Any Contracting Government may, by written notification addressed to the Secretary-General, denounce the present Agreement.

2. A denunciation shall take effect twelve months after its receipt by the Secretary-General.

## Article 10

*Deposit and Registration*

1. The present Agreement shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall, as soon as the present Agreement enters into force, transmit certified copies of the Agreement to

a) all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 as amended,

b) the Commission of the European Communities.

3. As soon as the present Agreement enters into force the Secretary-General shall transmit a copy of the Agreement to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## Article 11

*Languages*

The present Agreement is established in a single copy in the English, French, Spanish and Russian languages, each text being equally authentic.

---

Het Verdrag is ondertekend voor de volgende Staten:

Duitsland<sup>1)</sup>

Finland<sup>1)</sup>

Ierland<sup>2)</sup> . . . . . 1 juli 1996

het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland<sup>2)</sup> . . . . . 1 juli 1996

Denemarken<sup>2)</sup> . . . . . 14 augustus 1996

Zweden<sup>2)</sup> . . . . . 14 augustus 1996

Noorwegen<sup>2)</sup> <sup>3)</sup> . . . . . 23 september 1996

---

<sup>1)</sup> Onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.

<sup>2)</sup> Zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring.

## Article 9

*Dénonciation*

1. Tout Gouvernement contractant peut, par une notification écrite adressée au Secrétaire général, dénoncer le présent Accord.

2. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification.

## Article 10

*Dépôt et enregistrement*

1. Le présent Accord est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, le Secrétaire général transmet des copies certifiées de l'Accord à

a) tous les Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée,

b) la Commission des Communautés européennes.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, le Secrétaire général transmet une copie de l'Accord au Secrétariat des Nations Unies pour qu'il soit enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## Article 11

*Langues*

Le présent Accord est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, espagnole, française et russe, chacun des textes faisant également foi.

---

<sup>3)</sup> Onder de volgende verklaring:

“Recognising the inherent problem of water on deck on ro-ro passenger ships, the Norwegian Maritime Directorate has already applied the major part of the stability requirements of Annex 2 to the Agreement to Norwegian ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled voyages between designated ports.

Referring to the Resolution adopted by the representatives of the Government and Maritime Administrations who concluded the Agreement in Stockholm 27–28 February 1996, recognising the possibility of an early implementation of the requirements of the Agreement, the Government of Norway wishes to inform that it is seeking agreements with other Contracting Parties. The intention is to obtain the same safety standards on every ro-ro passenger ship on regular voyages to and from Norwegian designated ports.

Taking into account the close co-operation for enhancing stability between the countries now Parties to the Agreement, the Government of Norway anticipates that the negotiation of agreements on an early upgrading of ro-ro passenger ships servicing Norwegian designated ports will be successfully concluded.”.

**Annex 1**

## “Significant wave heights”

*1. General*

This annex states the significant wave heights ( $H_s$ ) which shall be used for determining the height of water when applying the technical standard contained in annex 2.

The figures are provided on a map, presenting the significant wave heights which are not exceeded by a probability of more than 10% on a yearly basis for the different sea areas covered by the Agreement.

Inshore areas are considered to have a significant wave heights less than 1.5 m unless otherwise is indicated on the map.

*2. Seasonal operation*

If an establishment operator operating a regular scheduled service on a year round basis wishes to introduce additional ro-ro passenger ships to operate for a shorter season on that service, the significant wave height applying for such a season will have to be agreed by the Governments at both ends of the route.

Any such Agreement other than a single ship Agreement of less than one month's duration shall be notified to the Secretary-General of the International Maritime Organization for circulation to contracting Governments to the SOLAS Convention as well as to the European Commission.

---

**Annexe 1**

«Hauteurs significatives de vague».

**1. Généralités**

La présente annexe fait état des hauteurs significatives de vague ( $H_s$ ) qui serviront à déterminer la hauteur d'eau aux fins de l'application de la norme technique reprise en annexe 2.

Les chiffres figurent sur une carte, et indiquent les hauteurs significatives de vague non dépassées selon une probabilité annuelle supérieure à 10% dans les diverses zones marines objet de l'Accord.

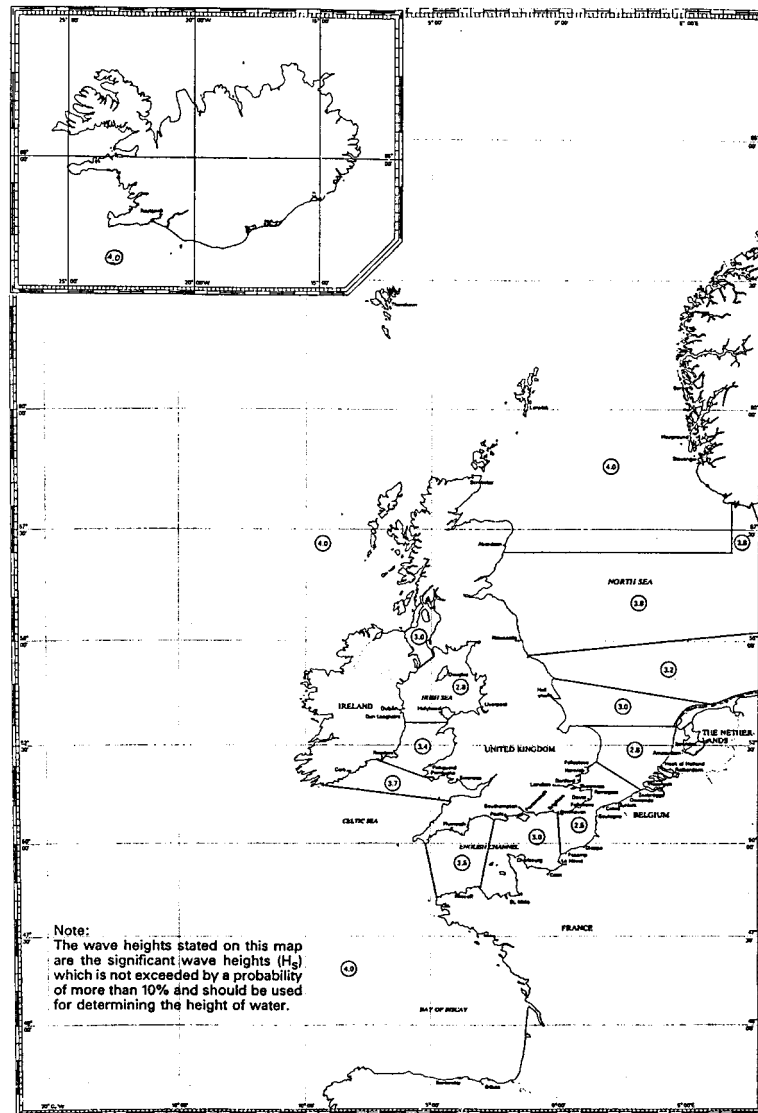
Sauf indication contraire sur la carte, il est considéré que dans les zones côtières, les hauteurs significatives de vague sont inférieures à 1,5 m.

**2. Exploitation saisonnière**

Si un exploitant établi et assurant un service régulier toute l'année souhaite mettre en place sur ce service des navires rouliers à passagers supplémentaires pendant une saison plus courte, la hauteur significative de vague pendant ladite saison devra être convenue entre les gouvernements aux deux extrémités de l'itinéraire.

Tout accord de ce type, d'une validité supérieure à un mois et portant sur plus d'un seul navire, sera notifié au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, à charge pour ce dernier de le diffuser auprès des Gouvernements contractants à la Convention **Solas**, ainsi qu'auprès de la Commission européenne.

---





**Annex 2**

## Stability requirements pertaining to the Agreement

## Preamble

*Application*

In accordance with this Agreement, passenger ships with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II-2/3 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended, shall comply with the provisions of this Agreement not later than at the first yearly inspection following the date of compliance prescribed below, according to the value of A/Amax as defined in the annex to the Calculation Procedure to Assess the Survivability Characteristics of Existing Ro-Ro Passenger Ships When Using a Simplified Method Based Upon resolution A.265 (VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574):

<u>Value of A/Amax</u>	<u>Date of Compliance</u>
Less than 85%	1 April 1997
Less than 90%	31 December 1998
Less than 95%	31 December 1999
Less than 97.5%	31 December 2000
97.5% or higher	31 December 2001 but in any case not later than 1 October 2002

*Stability Standard*

1. In addition to the requirements of SOLAS regulation II-1/8, ro-ro passenger ships shall comply, subject to the provisions of paragraph 2, if applicable, with the following:

- .1 the provisions of paragraphs 2.3 regulation 8 shall be complied with when taking into account the effect of a hypothetical amount of sea water which is assumed to have accumulated, on the first deck above the designed waterline of the ro-ro cargo space or special category space as defined in regulation II-2/3 assumed to be damaged (referred to as "the damaged ro-ro deck" hereinafter). The other requirements of regulation 8 need not be complied with in the application of the stability standard<sup>1)</sup> contained in this Agreement. The amount of assumed accumulated sea water shall be calculated on the basis of a water surface having a fixed height above:

<sup>1)</sup> Guidance notes on the standard to be developed.



## Annexe 2

### Prescriptions de stabilité ressortant de l'Accord

#### Préambule

#### *Application*

En vertu du présent Accord, les navires à passagers comportant des espaces à cargaison transroulière ou des locaux de catégorie spéciale, tels que définis par la règle II-2/3 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle qu'amendée, devront être conformes aux dispositions du présent Accord au plus tard à la première inspection annuelle suivant la date de mise en conformité ci-dessous prescrite, ceci conformément à la valeur A/Amax définie dans l'annexe à la Méthode de calcul visant à apprécier la capacité de survie des navires rouliers à passagers existants, faisant appel à une méthode simplifiée fondée sur la résolution A.265(VIII), élaborée par le Comité de la sécurité maritime lors de sa cinquante-neuvième session en juin 1991 (MSC/Circ. 574):

<u>Valeur A/Amax</u>	<u>Date de mise en conformité</u>
Moins de 85%	1er avril 1997
Moins de 90%	31 décembre 1998
Moins de 95%	31 décembre 1999
Moins de 97,5%	31 décembre 2000
97,5% ou plus	31 décembre 2001, et dans tous les cas au plus tard le 1er octobre 2002

#### *Norme de stabilité*

1. Hormis les exigences ressortant de la règle SOLAS II-1/8, les navires rouliers à passagers devront être conformes, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, dans la mesure où celles-ci sont applicables, aux dispositions suivantes:

- .1 Les dispositions des paragraphes 2.3 de la règle 8 seront respectées dans la prise en compte de l'effet de la quantité hypothétique d'eau de mer présumée s'être accumulée sur le premier pont situé au-dessus de la ligne de flottaison nominale de l'espace à cargaison transroulière ou du local de catégorie spéciale, tels que définis par la règle II-2/3, présumé endommagé (ci-après désigné par l'expression «pont roulier avarié»). Les autres exigences de la règle 8 n'ont pas à être respectées aux fins de l'application de la norme de stabilité<sup>1)</sup> prévue par le présent Accord. La quantité d'eau de mer présumée accumulée est calculée en se fondant sur l'hypothèse selon laquelle la surface de l'eau se trouve à une hauteur fixe:

<sup>1)</sup> Les notes d'application de la norme restent à mettre au point.

- a) the lowest point of the deck edge of the damaged compartment of the ro-ro deck, or
- b) when the deck edge in way of the damaged compartment is submerged then the calculation is based on a fixed height above the still water surface at all heel and trim angles;

as follows:

- 0.5 m if the residual freeboard ( $f_r$ ) is 0.3 m or less;
  - 0.0 m if the residual freeboard ( $f_r$ ) is 2.0 m or more; and
  - intermediate values to be determined by linear interpolation, if the residual freeboard ( $f_r$ ) is 0.3 m or more but less than 2.0 m; where the residual freeboard ( $f_r$ ) is the minimum distance between the damaged ro-ro deck and the final waterline at the location of the damage in the damage case being considered without taking into account the effect of the volume of assumed accumulated water on the damaged ro-ro deck;
- .2 when a high-efficiency drainage system is installed, the Administration may allow a reduction in the height of the water surface in accordance with the guidelines to be developed by the Organization<sup>1)</sup>;
  - .3 for ships in geographically defined restricted areas of operation, the Administration may reduce the height of the water surface determined in accordance with subparagraph 1 substituting such height of the water surface by the following:
    - .3.1 0.0 m if the significant wave height ( $h_s$ ) defining the area concerned is 1.5 m or less;
    - .3.2 the value determined in accordance with subparagraph 1 if the significant wave height ( $h_s$ ) defining the area concerned is 4.0 m or above;
    - .3.3 intermediate values to be determined by linear interpolation if the significant wave height ( $h_s$ ) defining the area concerned is 1.5 m or more but less than 4.0 m;

provided that the following conditions are fulfilled:

    - .3.4 the Administration is satisfied that the defined area is represented by the significant wave height ( $h_s$ ) which is not exceeded with a probability of more than 10%; and
    - .3.5 the area of operation and, if applicable, the part of the year for which a certain value of the significant wave height ( $h_s$ ) has been established are entered into the certificates; and
  - .4 as an alternative to the requirements of subparagraph .1 or sub-

<sup>1)</sup> Refer to the "guidelines .....".

- a) au-dessus du point le plus bas du bordé du pont du compartiment avarié du pont roulier, ou
- b) lorsque le bordé du pont au niveau du compartiment avarié est submergé, le calcul est basé sur une hauteur fixe au-dessus de la surface de l'eau étale à tous les angles de bande et d'assiette;

comme suit:

- 0,5 m si le franc-bord résiduel ( $f_r$ ) est de 0,3 m ou moins;
- 0,0 m si le franc-bord résiduel ( $f_r$ ) est de 2,0 m ou plus; et des valeurs intermédiaires à déterminer par interpolation linéaire si le franc-bord résiduel ( $f_r$ ) est de 0,3 m ou plus tout en étant inférieur à 2,0 m;
- dans laquelle le franc-bord résiduel ( $f_r$ ) est la distance minimum entre le pont roulier avarié et la ligne de flottaison finale au point de l'avarie dans le cas d'avarie en cause, sans tenir compte de l'effet du volume de l'eau présumée accumulée sur le pont roulier avarié;
- .2 lorsqu'un dispositif d'évacuation d'eau hautement efficace est en place, l'Administration a la latitude d'autoriser une réduction de la hauteur de la surface de l'eau, ceci dans des conditions conformes aux directives devant être élaborées par l'organisation<sup>1)</sup>);
- .3 dans le cas des navires se trouvant dans des zones géographiques d'exploitation réglementée, l'Administration a la latitude de réduire la hauteur de la surface de l'eau déterminée conformément aux dispositions de l'alinéa .1, ceci en substituant ladite hauteur d'eau par les valeurs suivantes:
  - .3.1 0,0 m si la hauteur significative de vague ( $h_s$ ) définissant la zone concernée est de 1,5 m ou moins;
  - .3.2 la valeur obtenue suivant alinéa .1 si la hauteur significative de vague ( $h_s$ ) définissant la zone concernée est de 4,0 m ou plus;
  - .3.3 des valeurs intermédiaires devant être déterminées par interpolation linéaire si la hauteur significative de vague ( $h_s$ ) définissant la zone concernée est de 1,5 m ou plus tout en étant inférieure à 4,0 m;
  - sous réserve que les conditions suivantes soient réunies:
  - .3.4 l'Administration s'est assurée que la zone définie est représentée par la hauteur significative de vague ( $h_s$ ), la probabilité de dépassement de ladite hauteur n'étant pas supérieure à 10%; et
  - .3.5 la zone d'exploitation et, le cas échéant, l'époque de l'année au titre desquelles une certaine valeur de la hauteur significative de vague ( $h_s$ ) a été déterminée sont indiquées dans les certificats; et
- .4 à titre d'alternative aux exigences de l'alinéa .1 ou de l'alinéa

<sup>1)</sup> Se reporter aux «directives ....»

paragraph .3, the Administration may exempt application of the requirements of subparagraph .1 or subparagraph .3 and accept proof, established by model tests carried out for an individual ship in accordance with the model test method developed by the Organization<sup>1)</sup>, annexed to this document justifying that the ship will not capsize with the assumed extent of damage as provided in paragraph 4 of regulation 8 in the worst location being considered under paragraph 1.1 in an irregular seaway, and

- .5 reference to acceptance of the results of the model test as an equivalence to compliance with subparagraph .1 or subparagraph .3; the value of the significant wave height ( $h_s$ ) used in the model tests shall be entered into the ship's certificates.
  - .6 the information supplied to the master in accordance with paragraphs 7.1 and 7.2 of regulation 8, as developed for compliance with paragraphs 2.3 to 2.3.4, shall apply unchanged for ro-ro passenger ships approved according to these requirements.
2. For assessing the effect of the volume of the assumed accumulated sea water on the damaged ro-ro deck in paragraph 1, the following provisions shall prevail:
- .1 a transverse or longitudinal bulkhead shall be considered intact if all parts of it lie inboard of vertical surfaces on both sides of the ship, which are situated at a distance from the shell plating equal to one-fifth of the breadth of the ship, as defined in regulation 2, and measured at right angles to the centreline at the level of the deepest subdivision load line;
  - .2 in cases where the ship's hull is structurally partly widened for compliance with the provisions of this regulation, the resulting increase of the value of one-fifth of the breadth of it is to be used throughout, but shall not govern the location of existing bulkhead penetrations, piping systems, etc., which were acceptable prior to the widening;
  - .3 the tightness of transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the assumed accumulated sea water in the compartment concerned in the damaged ro-ro deck shall be commensurate with the drainage system, and shall withstand hydrostatic pressure in accordance with the results of the damage calculation. Such bulkheads shall be at least 4 m in height unless the height of water is less than

---

<sup>1)</sup> Refer to the "model test method attached to this document".

- .3, l'Administration peut accorder une dérogation aux exigences de l'alinéa .1 ou de l'alinéa .3 et accepter la preuve, faite par des essais sur modèle réduit, essais réalisés pour un navire donné dans des conditions conformes à la méthode d'essai sur modèle réduit mise au point par l'Organisation<sup>1)</sup>, placée en annexe au présent document et justifiant le fait que le navire ne chavirera pas si les dimensions présumées de l'avarie, telles que définies au paragraphe 4 de la règle 8 au pire des points considérés au paragraphe 1.1 dans une voie maritime anormale, et
- .5 une référence à l'acceptation des résultats des essais sur modèle réduit comme équivalant à la conformité aux dispositions de l'alinéa .1 ou de l'alinéa .3; la valeur de la hauteur significative de vague ( $h_s$ ) appliquée dans les essais sur modèle réduit sera inscrite dans les certificats du navire;
- .6 les renseignements communiqués au capitaine du navire conformément aux paragraphes 7.1 et 7.2 de la règle 8, tels qu'élaborés afin de respecter les dispositions des paragraphes 2.3 à 2.3.4, s'appliqueront tels quels aux navires rouliers à passagers homologués conformément aux présentes prescriptions.
2. Aux fins de l'appréciation de l'effet du volume d'eau de mer présumé accumulé sur le pont roulier avarié, tel que visé au paragraphe 1, les dispositions ci-dessous prévalent:
- .1 une cloison transversale ou longitudinale est considérée comme intacte pourvu qu'aucun point de ladite cloison ne dépasse, vers l'extérieur du navire, des surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bord égale à un cinquième de la largeur du navire, définie par la règle 2, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximale de compartimentage;
- .2 dans les cas où la coque du navire est en partie élargie structurellement afin d'être mise en conformité aux dispositions de la présente règle, l'augmentation de la valeur du cinquième de sa largeur, telle qu'elle résulte de cet élargissement, est appliquée systématiquement dans les calculs, tout en ne régissant cependant pas l'emplacement des points de pénétration des cloisons, ensembles de tuyauterie, etc., existants, qui étaient acceptables avant l'élargissement;
- .3 l'étanchéité des cloisons transversales ou longitudinales considérées comme confinant effectivement l'eau de mer présumée accumulée dans le compartiment concerné du pont roulier avarié sera proportionnée au dispositif d'évacuation de l'eau, et devra être capable de supporter une pression hydrostatique correspondant aux résultats du calcul de l'avarie. Ces cloisons font au minimum 4m de hauteur à moins que la hauteur de l'eau ne

<sup>1)</sup> Se reporter à la «méthode d'épreuve sur modèle réduit jointe au présent document»

0.5 m. In such cases the height of the bulkhead may be calculated in accordance with the following:

$$B_h = 8h_w$$

where  $B_h$  = bulkhead height, and  
 $h_w$  = height of water

In any event, the minimum height of the bulkhead shall be not less than 2.2 m. However, in the case of a ship with hanging car decks, the minimum height of the bulkhead shall be not less than the height to the underside of the hanging car deck when in its lowered position.

- .4 For special arrangements such as, e.g., full width hanging decks and wide side casings, other bulkhead heights may be accepted based on detailed model tests;
  - .5 The effect of the volume of the assumed accumulated sea water need not be taken into account for any compartment of the damaged ro-ro deck, provided that such a compartment has on each side of the deck freeing ports evenly distributed along the sides of the compartment complying with the following:
    - .5.1  $A \geq 0.3 l$   
 where  $A$  is the total area of freeing ports on each side of the deck in  $m^2$ ; and  
 $l$  is the length of the compartment in m;
    - .5.2 the ship shall maintain a residual freeboard of at least 1.0 m in the worst damage condition without taking into account the effect of the assumed volume of water on the damaged ro-ro deck; and
    - .5.3 such freeing ports shall be located within the height of 0.6 m above the damaged ro-ro deck, and the lower edge of the ports shall be within 2 cm above the damaged ro-ro deck; and
    - .5.4 such freeing ports shall be fitted with closing devices or flaps to prevent water entering the ro-ro deck whilst allowing water which may accumulate on the ro-ro deck, whilst allowing water which may accumulate on the ro-ro deck to drain; and
  - .6 when a bulkhead above the ro-ro deck is assumed damaged, both compartments bordering the bulkhead shall be assumed flooded to the same height of water surface as calculated in paragraphs 1.1 and 1.3 above.
-

soit inférieure à 0,5 m. Dans de tels cas, la hauteur de la cloison peut être calculée dans les conditions suivantes:

$$B_h = 8h_w$$

dans laquelle  $B_h$  = hauteur de la cloison, et  
 $h_w$  = hauteur de l'eau.

Dans tous les cas, la hauteur minimale de la cloison ne peut être inférieure à 2,2 m. Cependant, dans le cas d'un navire équipé de ponts suspendus à voitures, la cloison ne peut être d'une hauteur minimale inférieure à la hauteur libre sous le pont suspendu à voitures lorsque celui-ci est dans la position abaissée;

- .4 dans le cas des configurations particulières, comme par exemple ponts suspendus occupant toute la largeur et encaissements latéraux larges, d'autres hauteurs de cloison sont susceptibles d'être acceptées en fonction des résultats des essais approfondis qui auront été faits sur modèle réduit;
  - .5 l'effet du volume de l'eau de mer présumée accumulée n'a pas à être pris en compte pour un quelconque compartiment du pont roulier avarié dans la mesure où ce compartiment est équipé, de chaque côté du pont, de sabords de décharge à la mer uniformément répartis le long des côtés du compartiment, et conformes aux stipulations suivantes:
    - .5.1  $A \geq 0,3 l$   
 dans laquelle A est la surface totale, en  $m^2$  des sabords de décharge à la mer de chaque côté du pont; et  
 $l$  est la longueur du compartiment en m;
    - .5.2 le navire conserve un franc-bord résiduel minimum de 1,0m, dans le pire cas d'avarie, ceci sans tenir compte de l'effet du volume d'eau présumé présent sur le pont roulier avarié; et
    - .5.3 ces sabords de décharge à la mer sont situés à moins de la hauteur de 0,6m au-dessus du pont roulier avarié, le bord inférieur des sabords se situant à moins de 2 cm au-dessus du pont roulier avarié; et
    - .5.4 lesdits sabords de décharge à la mer sont équipés de dispositifs de fermeture ou de volets empêchant l'eau de pénétrer sur le pont roulier, tout en laissant s'évacuer l'eau susceptible de s'être rassemblée sur le pont roulier; et
  - .6 lorsqu'une cloison située au-dessus du pont roulier est présumée avariée, les deux compartiments bordant la cloison sont présumés inondés jusqu'à la même hauteur de la surface de l'eau que celle calculée conformément aux stipulations des paragraphes 1.1 et 1.3 ci-dessus.
-

## Appendix

### Model test method

#### 1. Objectives

In the tests provided for in paragraph 1.4 of the stability requirements pertaining to the agreement, the ship should prove capability to withstand a seaway defined in paragraph 3 hereunder in the worst damage case scenario.

#### 2. Ship model

2.1 The model should copy the actual ship for both outer configuration and internal arrangement – in particular of all damaged spaces, having an effect on the process of flooding and shipping of water. The damage should represent the worst damage case defined for compliance with paragraph 2.3.2 of SOLAS regulation II-1/8 (SOLAS 90). An additional test is required at a level keel midship damage, if the worst damage location according to SOLAS 90 is outside the range  $\pm 10\%$  Lpp from the midship. This additional test is only required when the ro-ro spaces are assumed to be damaged.

#### 2.2. The model should comply with the following:

- .1 length between perpendiculars (Lpp) is to be at least 3 m;
- .2 hull is to be thin enough in areas where this feature has influence on the results;
- .3 characteristics of motion should be modelled properly to the actual ship, paying particular attention to scaling of radii of gyration in roll and pitch motions. Draught, trim, heel and centre of gravity should represent the worst damage case;
- .4 main design features such as watertight bulkheads, air escapes, etc., above and below the bulkhead deck that can result in asymmetric flooding should be modelled properly as far as practicable, to represent the real situation;
- .5 the shape of the damage opening shall be as follows:
  - .5.1 rectangular side profile with a width according to SOLAS regulation II-1/8.4.1 and unlimited vertical extent;



## Appendice

### Méthode d'essai sur modèle.

#### 1. Objectifs

Lors des essais prévus au paragraphe 1.4 des prescriptions de stabilité relevant de l'accord, le navire devrait prouver qu'il est capable de résister à une houle telle que définie au paragraphe 3 ci-dessous, dans le cas d'avarie le plus défavorable.

#### 2. Modèle de navire

2.1. Le modèle devrait reproduire le navire réel pour ce qui est tant de la configuration extérieure que de l'agencement intérieur – en particulier de tous les espaces endommagés –, qui ont une incidence sur le processus d'envahissement et d'embarquement d'eau. L'avarie devrait représenter le cas d'avarie le plus défavorable défini aux fins de satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.3.2 de la règle II-1/8 de la Convention SOLAS (norme SOLAS 90). Un essai supplémentaire est requis pour une avarie située au milieu du navire, celui-ci étant sans différence, si l'emplacement le plus défavorable de l'avarie en vertu de la norme SOLAS 90 se trouve à une distance supérieure à  $\pm 10\%$  Lpp du milieu du navire. Cet essai supplémentaire est requis uniquement si l'on suppose que les espaces rouliers sont touchés par l'avarie.

2.2. Le modèle devrait satisfaire aux prescriptions suivantes:

- .1 la longueur entre perpendiculaires (Lpp) doit être égale à 3 m au moins;
- .2 la coque doit être suffisamment mince aux endroits où cette caractéristique a une influence sur les résultats;
- .3 les caractéristiques du mouvement devraient représenter fidèlement celles du navire réel, une attention particulière étant apportée à la réduction à l'échelle des rayons de giration lors du roulis et du tangage. Le tirant d'eau, l'assiette, l'inclinaison et le centre de gravité devraient représenter le cas d'avarie le plus défavorable;
- .4 les principaux éléments de conception tels que cloisons étanches à l'eau, ouvertures d'aération, etc., se trouvant au-dessus et au-dessous du pont de cloisonnement, qui peuvent entraîner un envahissement asymétrique devraient représenter fidèlement, dans la mesure du possible, la situation réelle;
- .5 la brèche doit avoir la forme suivante:
  - .5.1 dans le bordé de muraille, un rectangle dont l'étendue longitudinale est celle qui est définie à la règle II-1/8.4-1 de la Convention SOLAS et l'étendue verticale est sans limitation vers le haut;

- .5.2. isosceles triangular profile in the horizontal plane with a height equal to  $B/5$  according to SOLAS regulation II-1/8.4.2.

### 3. Procedure for experiments

3.1 The model should be subjected to a long-crested irregular seaway defined by the JONSWAP spectrum with a significant wave height  $H_s$ , defined in paragraph 1.3 of the stability requirements and having peak enhancement factor  $\gamma$  and peak period  $T_p$  as follows:

- .1  $T_p = 4\sqrt{H_s}$  with  $\gamma = 3.3$ ; and
- .2  $T_p$  equal to the roll resonant period for the damaged ship without water on deck at the specified loading condition but not higher than  $6\sqrt{H_s}$  and with  $\gamma = 1$ .

3.2 The model should be free to drift and placed in beam seas ( $90^\circ$  heading) with the damage hole facing the oncoming waves. The model should not be restrained in a manner to resist capsize. If the ship is upright in flooded condition,  $1^\circ$  of heel towards the damage should be given.

3.3 At least 5 (five) experiments for each peak period should be carried out. The test period for each run shall be of a duration such that a stationary state had been reached but should be run for not less than 30 min in full-scale time. A different wave realization train should be used for each test.

3.4 If none of the experiments result in final inclination towards the damage, the experiments should be repeated with 5 runs at each of the two specified wave conditions or, alternatively, the model should be given an additional  $1^\circ$  angle of heel towards the damage and the experiment repeated with 2 runs at each of the two specified wave conditions. The purpose of these additional experiments is to demonstrate, in the best possible way, survival capability against capsize in both directions.

- 3.5 The tests are to be carried out for the following damage cases:
- .1 the worst damage case with regard to the area under the GZ curve according to SOLAS; and
  - .2 the worst midship damage case with regard to residual freeboard in the midship area if required by 2.1.

### 4. Survival criteria

4.1 The ship should be considered as surviving if a stationary state is reached for the successive test runs as required in 3.3 but subject to 4.2.

- .5.2 dans le plan horizontal, un triangle isocèle d'une hauteur égale à  $B/5$ , conformément à la règle II-8.4.2. de la Convention SOLAS.

### 3. Modalités des essais

3.1. Le modèle devrait être soumis à une houle irrégulière à crête longue définie par le spectre JONSWAP avec une hauteur de houle significative  $H_s$  telle que définie au paragraphe 1.3 des prescriptions de stabilité, le coefficient d'accroissement maximal  $\gamma$  et la période maximale  $T_p$  étant les suivants:

- .1  $T_p = 4\sqrt{H_s}$ ,  $\gamma$  étant égal à 3,3; et
- .2  $T_p$  est égal à la période de résonance du roulis pour le navire après avarie, sans eau sur le pont dans l'état de chargement spécifié, mais ne dépasse par  $6\sqrt{H_s}$ ,  $\gamma$  étant égal à 1.

3.2 Le modèle devrait pouvoir dériver librement et devrait être placé par mer de travers (cap de  $90^\circ$ ), la brèche faisant face à la houle. Il ne faudrait pas retenir le modèle de manière à l'empêcher de chavirer. Si le modèle est en position droite après envahissement, il faudrait l'incliner de  $1^\circ$  du côté de l'avarie.

3.3 On devrait effectuer au moins 5 (cinq) essais pour chaque période maximale. La durée de chacun des essais devrait être suffisante pour permettre au modèle de parvenir à un état stationnaire mais être d'au moins 30 min de temps réel. Un train d'ondes différent devrait être utilisé pour chaque essai.

3.4 Si aucun des essais ne donne une inclinaison finale du côté de l'avarie, il faudrait répéter les essais cinq fois pour chacune des deux conditions de houle spécifiées, ou bien imprimer au modèle une inclinaison supplémentaire de  $1^\circ$  du côté de l'avarie puis répéter l'essai deux fois pour chacune des conditions de houle spécifiées. Ces essais supplémentaires ont pour objet de démontrer, le mieux possible, la capacité de résistance au chavirement dans les deux directions.

3.5 Les essais devraient être effectués pour les cas d'avarie suivants:

- .1 le cas d'avarie le plus défavorable eu égard à l'aire sous-tendue par la courbe GZ qui est prévu dans la Convention SOLAS;
- .2 le cas d'avarie le plus défavorable au milieu du navire eu égard au franc-bord résiduel dans la partie centrale dans le cas prévu au paragraphe 2.1.

### 4. Critères de survie

4.1. Le navire devrait être considéré comme ayant survécu s'il est parvenu à un état stationnaire lors des essais successifs prescrits au paragraphe 3.3 mais sous réserve des dispositions du paragraphe 4.2.

4.2 Angles of roll of more than  $30^\circ$  against the vertical axis, occurring more frequently than in 20% of the rolling cycles or steady heel greater than  $20^\circ$  should be taken as capsizing events even if a stationary state is reached.

#### 5. *Test approval*

5.1 It is the responsibility of the Administration to approve the model test programme in advance. It should also be borne in mind that lesser damages may provide a worst case scenario.

5.2 Test should be documented by means of a report and a video or other visual record containing all relevant information of the ship and test results. A copy of the video and report should be submitted to the Organization, together with the Administration's acceptance of the test.

---

4.2 Lorsque des angles de roulis supérieurs à 30° par rapport à l'axe vertical sont observés avec une fréquence supérieure à 20% des cycles de roulis ou lorsque la gîte stable est supérieure à 20%, le modèle devrait être considéré comme ayant chaviré, même s'il parvient à un état stationnaire.

#### 5. *Approbation de l'essai*

5.1. Il incombe à l'Administration d'approuver le programme d'essais sur modèle au préalable. Il faudrait en outre tenir compte du fait que le scénario le plus défavorable peut résulter d'avaries de petites dimensions.

5.2 Il faudrait établir un compte rendu des essais, à savoir un procès-verbal et une vidéocassette ou autre enregistrement visuel présentant toutes les données pertinentes sur le navire et les résultats des essais. Il faudrait soumettre un exemplaire de l'enregistrement et du procès-verbal à l'Organisation, en même temps que la notification de l'acceptation de l'essai par l'Administration.

---

D. PARLEMENT

Het Verdrag behoeft ingevolge artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring der Staten-Generaal.

E. BEKRACHTIGING

De volgende Staat heeft in overeenstemming met artikel 7, tweede lid, een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie:

Finland. . . . . 1 oktober 1996

F. TOETREDING

De volgende Staat heeft in overeenstemming met artikel 7, tweede lid, een akte van toetreding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Internationale Maritieme Organisatie:

het *Koninkrijk der Nederlanden* . . . . . 3 februari 1997  
(voor het gehele Koninkrijk)

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen op 1 april 1997 in werking treden voor Denemarken, Finland, Ierland, het *Koninkrijk der Nederlanden* (voor het gehele Koninkrijk), Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland en Zweden.

J. GEGEVENS

Van het op 6 maart 1948 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens de Internationale Maritieme Organisatie zijn de Engelse en Franse tekst geplaatst in *Stb.* J 93 en is de vertaling geplaatst in *Trb.* 1953, 104; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 44.

Van het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, op welk Verdrag het onderhavige Verdrag een aanvulling vormt, zijn de Engelse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1976, 157 en is de vertaling geplaatst in *Trb.* 1977, 77; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1996, 340.

Van het op 8 april 1965 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tot instelling van een Raad en een Commissie welke de Europese Gemeenschappen gemeen hebben – naar de Commissie wordt onder meer in artikel 5, derde lid, van het onderhavige Verdrag verwezen – zijn de Nederlandse en Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1965, 130; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 266.

Van het op 7 februari 1992 te Maastricht tot stand gekomen Verdrag

betreffende de Europese Unie – naar de Europese Unie wordt in artikel 5, derde lid, verwezen – is de Nederlandse tekst geplaatst in *Trb.* 1992, 74; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1994, 28.

Op 27 en 28 februari 1996 zijn te Stockholm vertegenwoordigers van regeringen en maritieme autoriteiten bijeengekomen om het onderhavige Verdrag tot stand te brengen. Tijdens die bijeenkomst is een resolutie aangenomen waarvan de Engelse tekst luidt als volgt:

#### **Resolution**

Representatives of Governments and Maritime Administrations, having met in Stockholm 27–28 February 1996 to conclude an Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages carrying passengers between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea,

Having reached an agreement of implementing the specific stability requirements on their ships not later than the dates defined in the Agreement,

Recognizing the possibilities of implementing the requirements earlier by agreement between Contracting Governments, in consultations with other flag States concerned, for ships trading between their ports,

Further recognizing the inherent problem of one compartment ro-ro passenger ships,

Agree, as a matter of priority, to bring their one compartment ro-ro passenger ships in compliance with the technical requirements of the Agreement as soon as possible,

Further agree that Contracting Governments can, by agreement between them, apply earlier implementation dates than those specified in annex 2 for ships trading between their ports. In negotiating such agreements other flag States concerned should be invited to participate.

---

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat het Verdrag in Nederland bekend zal zijn gemaakt op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *eenentwintigste* maart 1997.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

H. A. F. M. O. VAN MIERLO