

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1999 Nr. 62

A. TITEL

*Verdrag inzake stabiliteitsvereisten voor passagiersscheepen 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

Zie *Trb.* 1997, 72.

In de Engelse tekst dienen de volgende correcties te worden aangebracht:

Verdrag
in de preambule, vierde alinea, eerste regel, dient voor „responsibility or” te worden gelezen „responsibility for”;
in artikel 6, eerste lid, dient in de eerste regel na „each ship” te worden ingevoegd: „entitled”.

Bijlage I

in punt 2, eerste alinea, dient in het begin van de eerste regel te worden gelezen „If an established operator”;

Bijlage II

op blz. 18, tweede alinea, dient in de derde en vijfde regel voor „freeboard” te worden gelezen „freeboard”;

op blz. 22 dienen in 5.4 de derde regel en het woord „water” in de vierde regel te worden geschrapt.

De in *Trb.* 1997, 72 geplaatste Franse tekst dient door de volgende te worden vervangen:

Accord sur les prescriptions spécifiques de stabilité applicables aux navires rouliers à passagers qui effectuent des voyages internationaux réguliers à heures fixes 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 les conditions météorologiques et de mer régnantes, 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

Définitions

Aux fins du présent Accord, on entend:

a) par voyage international, un voyage entre un pays auquel s'applique le présent Accord et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement;

b) par navire roulier à passagers, un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que défini

nis à 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 spécifiées à l'annexe 2;

d) par port désigné, tout port situé dans la zone délimitée par les lignes et la côte comme il est indiqué sur la carte qui figure à l'annexe 1, à partir de laquelle 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 ou en provenance des ports désignés.

Article 3

Les prescriptions spécifiques de stabilité

Les Gouvernements contractants conviennent d'appliquer les prescriptions spécifiques de stabilité aux dates prescrites à l'annexe 2 au plus tard.

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 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 un 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 prévu.

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 devraient 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. 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

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.

Annexe 1

«Hauteurs de houle significative»

1. Généralités

La présente annexe indique les hauteurs de houle significative (H_s) qui serviront à déterminer la hauteur d'eau aux fins de l'application de la norme technique énoncée à l'annexe 2.

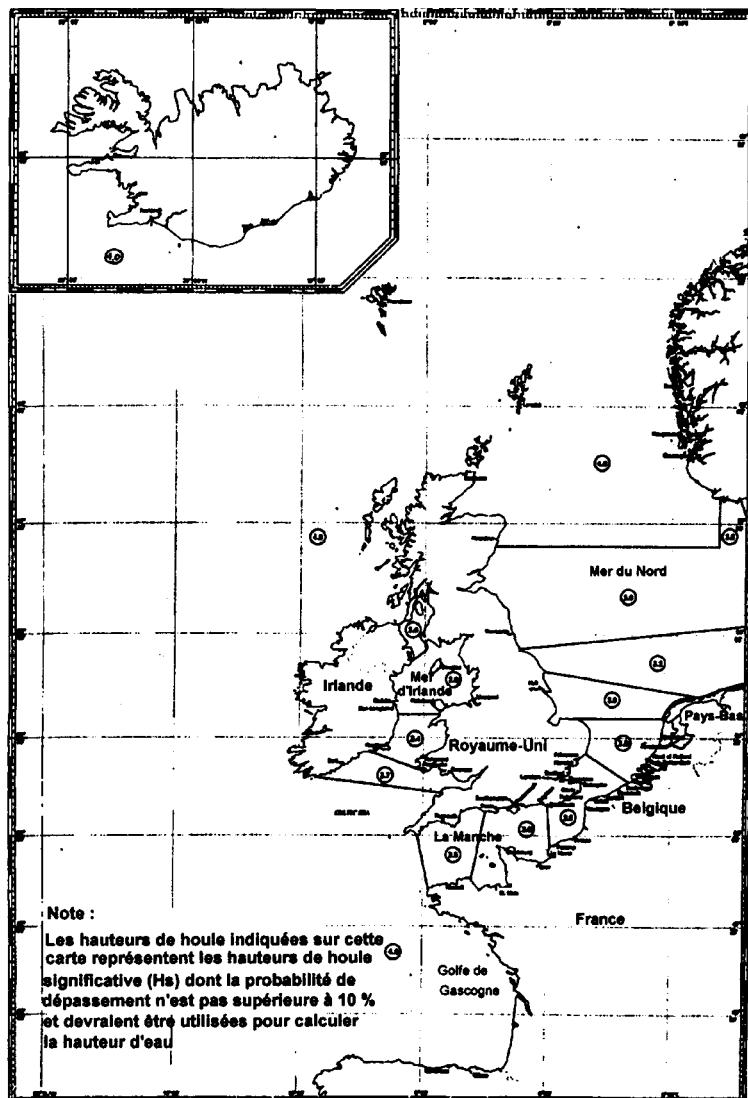
Les chiffres sont fournis sur une carte indiquant les hauteurs de houle significative dont la probabilité de dépassement annuelle n'est pas supérieure à 10% dans les diverses zones maritimes visées par l'Accord.

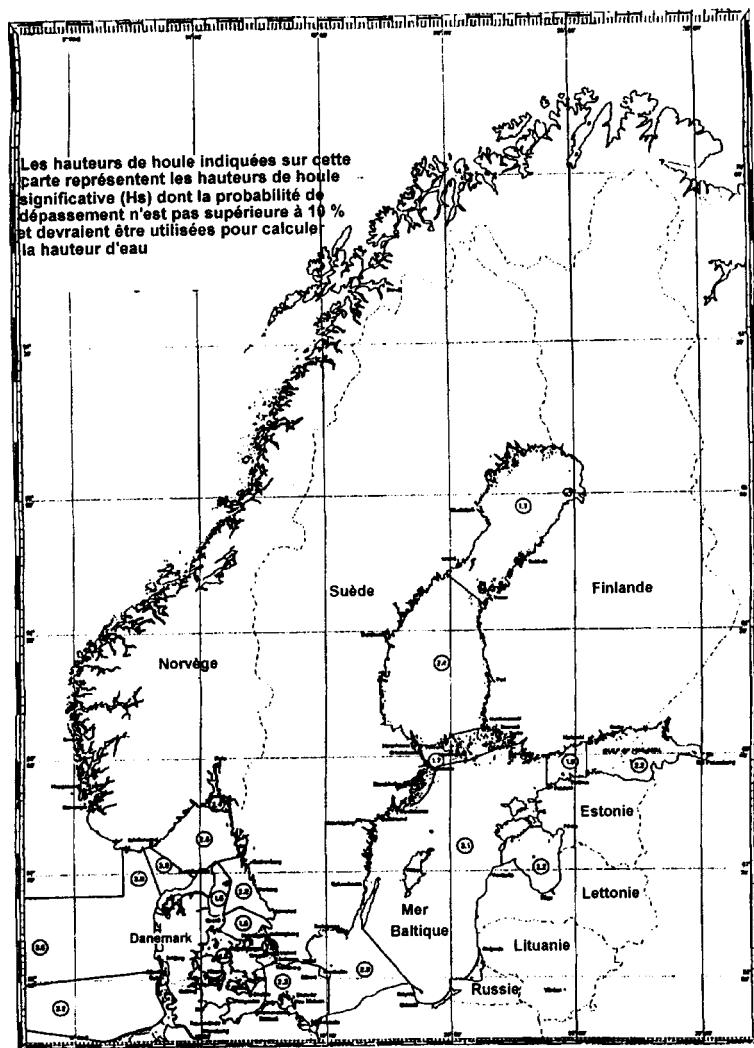
Sauf indication contraire sur la carte, il est considéré que dans les zones littorales les hauteurs de houle significative sont inférieures à 1,5 m.

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 de houle significative applicable à cette saison devra être convenue entre les gouvernements à chaque extrémité de la route.

Tout accord de ce type, d'une validité supérieure à un mois et portant sur plus d'un navire, doit être notifié au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, afin que ce dernier le diffuse aux Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, ainsi qu'à la Commission européenne.





Annexe 2

Prescriptions de stabilité relevant de l'Accord

Préambule

Application

En vertu du présent Accord, les navires à passagers dotés d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, doivent satisfaire aux dispositions du présent Accord au plus tard à la première inspection annuelle suivant la date prescrite ci-dessous, selon la valeur du rapport A/Amax tel que défini à l'annexe de la Procédure de calcul pour évaluer la capacité de survie des navires rouliers à passagers existants, à l'aide d'une méthode simplifiée fondée sur la résolution A.265(VIII), que le Comité de la sécurité maritime a mis au point à sa cinquante-neuvième session, en juin 1991 (MSC/Circ.574).

<u>Valeur de A/Amax</u>	<u>Date à laquelle les prescriptions doivent être satisfaites</u>
Inférieure à 85%	1er avril 1997
Inférieure à 90%	31 décembre 1998
Inférieure à 95%	31 décembre 1999
Inférieure à 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. Outre les prescriptions de la règle II-1/8 de la Convention SOLAS, les navires rouliers à passagers doivent, sous réserve des dispositions applicables du paragraphe 2, satisfaire aux dispositions suivantes:
 - .1 Les dispositions du paragraphe 2.3 de la règle 8 doivent être respectées lorsqu'il est tenu compte de l'effet de la quantité hypothétique d'eau de mer supposée s'être accumulée sur le premier pont situé au-dessus de la flottaison prévue de l'espace roulier à cargaison ou du local de catégorie spéciale, tels que définis à la règle II-2/3, supposé endommagé (ci-après dénommé le «pont roulier endommagé»). Les autres prescriptions de la règle 8 n'ont pas à être respectées aux fins de l'application de la norme de stabilité¹⁾ prévue par le présent Accord. La

¹⁾ Des notes concernant l'application de la norme seront élaborées.

quantité d'eau de mer supposée accumulée doit être calculée sur la base d'une hauteur fixe de la surface de l'eau:

- a) au-dessus du point le plus bas du livet de pont du compartiment endommagé du pont roulier, ou
- b) lorsque le livet de pont au niveau du compartiment endommagé est submergé, le calcul se fonde 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 égal ou inférieur à 0,3 m;
0,0 m si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou supérieur à 2,0 m; et
des valeurs intermédiaires à déterminer par interpolation linéaire si le franc-bord résiduel (f_r) est égal ou supérieur à 0,3 m mais inférieur à 2,0 m;
le franc-bord résiduel (f_r) étant la distance minimale entre le pont roulier endommagé et la flottaison finale à l'endroit de l'avarie dans le cas d'avarie considéré sans tenir compte de l'effet du volume hypothétique d'eau accumulée sur le pont roulier endommagé;

- .2 lorsqu'un dispositif d'assèchement hautement efficace est installé, l'Administration peut autoriser une réduction de la hauteur de la surface de l'eau, conformément aux directives qui doivent être élaborées par l'Organisation¹⁾;
- .3 dans le cas des navires exploités dans des zones réglementées, géographiquement délimitées, l'Administration peut réduire la hauteur de la surface de l'eau déterminée conformément à l'alinéa .1, en remplaçant cette hauteur par les valeurs suivantes:
 - .3.1 0,0 m si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone concernée est égale ou inférieure à 1,5 m;
 - .3.2 la valeur obtenue conformément à l'alinéa .1 si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone concernée est égale ou supérieure à 4,0 m;
 - .3.3 des valeurs intermédiaires à déterminer par interpolation linéaire si la hauteur de houle significative (h_s) définissant la zone concernée est égale ou supérieure à 1,5 m mais inférieure à 4,0 m;
 - sous réserve que les conditions suivantes soient remplies:
 - .3.4 l'Administration s'est assurée que la zone délimitée est représentée par la hauteur de houle significative (h_s), dont la probabilité de dépassement n'est pas supérieure à 10 %; et
 - .3.5 la zone d'exploitation et, le cas échéant, l'époque de l'année pour lesquelles une certaine valeur de la hauteur de houle significative (h_s) a été déterminée sont indiquées sur les certificats; et

¹⁾ Se reporter aux «directives».

- .4 à titre de variante des prescriptions de l'alinéa .1 ou de l'alinéa .3, l'Administration peut accorder une dérogation aux prescriptions de l'alinéa .1 ou de l'alinéa .3 et accepter la preuve, établie par des essais sur modèle réalisés pour un navire donné conformément à la méthode d'essai sur modèle mise au point par l'Organisation¹⁾, et jointe en annexe au présent document, attestant que le navire ne chavirera pas, l'étendue hypothétique de l'avarie étant telle que prévue au paragraphe 4 de la règle 8 à l'emplacement le plus défavorable considéré au paragraphe 1.1 sur une mer formée irrégulière; et
- .5 une référence à l'acceptation des résultats des essais sur modèle à titre d'équivalence au respect des dispositions de l'alinéa .1 ou de l'alinéa .3; la valeur de la hauteur de houle significative (h_s) appliquée dans les essais sur modèle doit être inscrite sur les certificats du navire;
- .6 les renseignements fournis au capitaine du navire conformément aux paragraphes 7.1 et 7.2 de la règle 8, tels que complétés afin de satisfaire aux paragraphes 2.3 à 2.3.4, doivent s'appliquer tels quels aux navires rouliers à passagers agréés conformément aux présentes prescriptions.

2. Pour évaluer l'effet du volume hypothétique d'eau de mer accumulée sur le pont roulier endommagé, tel que visé au paragraphe 1, les dispositions ci-dessous s'appliquent:

- .1 une cloison transversale ou longitudinale doit être considérée intacte si elle est contenue dans son intégralité à l'intérieur des surfaces verticales, sur chaque bord du navire, qui sont situées à une distance du bordé égale à un cinquième de la largeur du navire, telle que définie à la règle 2, cette distance étant mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du navire au niveau de la ligne de charge maximale de compartimentage;
- .2 dans les cas où la coque du navire est partiellement élargie par le biais d'une modification de sa structure pour satisfaire aux dispositions de la présente règle, l'augmentation de la valeur du cinquième de la largeur du navire, qui en résulte, est appliquée systématiquement dans les calculs, mais ne doit pas régir l'emplacement des passages de cloisons, des circuits de tuyautages, etc., existants, qui étaient acceptables avant l'élargissement;
- .3 l'étanchéité des cloisons transversales ou longitudinales considérées comme efficaces pour retenir l'eau de mer supposée accumulée dans le compartiment concerné sur le pont roulier endommagé doit être en rapport avec le dispositif d'assèchement et doit résister à une pression hydrostatique correspondant aux résultats du calcul de l'avarie. Ces cloisons doivent avoir une hauteur minimale de 4 m, à moins que la hauteur d'eau ne soit inférieure à 0,5 m. Dans de tels cas, la hauteur de la clo-

¹⁾ Se reporter à la «méthode d'essai sur modèle» jointe au présent document.

son peut être calculée à l'aide de la formule suivante:

$$B_h = 8h_w$$

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

En tout état de cause, la hauteur minimale de la cloison ne doit pas être inférieure à 2,2 m. Cependant, dans le cas d'un navire doté de ponts garages suspendus, la hauteur minimale de la cloison ne doit pas être inférieure à la hauteur libre sous le pont garage suspendu lorsque celui-ci est dans la position abaissée;

.4 dans le cas de configurations particulières, comme par exemple ponts suspendus occupant toute la largeur et encaissemens latéraux larges, d'autres hauteurs de cloison peuvent être acceptées en fonction des résultats des essais détaillés sur modèle;

.5 il n'est pas nécessaire de tenir compte de l'effet du volume hypothétique d'eau de mer accumulée pour un compartiment quelconque du pont roulier endommagé à condition que ce compartiment soit pourvu, de chaque côté du pont, de sabords de décharge uniformément répartis le long des côtés du compartiment et satisfaisant aux conditions suivantes:

.5.1 $A \geq 0,3l$

A étant la section totale, en m^2 , des sabords de décharge sur chaque côté du pont; et

l étant la longueur du compartiment en m;

.5.2 le navire doit conserver un franc-bord résiduel de 1,0 m au moins, dans le cas d'avarie le plus défavorable, sans tenir compte de l'effet du volume hypothétique d'eau sur le pont roulier endommagé; et

.5.3 les sabords de décharge doivent être situés à une hauteur de moins de 0,6 m au-dessus du pont roulier endommagé et leur bord inférieur à une hauteur de moins de 2 cm au-dessus du pont roulier endommagé; et

.5.4 les sabords de décharge doivent être munis de dispositifs de fermeture ou de clapets empêchant l'eau de pénétrer sur le pont roulier, tout en laissant s'évacuer l'eau susceptible de s'être accumulée sur le pont roulier; et

.6 lorsqu'une cloison située au-dessus du pont roulier est supposée endommagée, il faut considérer que les deux compartiments de part et d'autre de la cloison sont envahis jusqu'à la même hauteur de la surface de l'eau que celle calculée conformément aux paragraphes 1.1 et 1.3 ci-dessus.

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 dans le plan horizontal, un triangle isocèle d'une hauteur égale à $B/5$, conformément à la règle II-1/8.4.2 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 y et la période maximale T_p étant les suivants:

.1 $T_p = 4\sqrt{H_s}$, y 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 pas $6\sqrt{H_s}$, y étant égal à 1.

3.2. Le modèle devrait pouvoir dériver librement et devrait être placé par mer de travers (cap de 90°), 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° 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 en 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° 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 soutenue 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. 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

Zie *Trb. 1997, 72.*

Bij brieven van 18 februari 1998 is het Verdrag in overeenstemming met artikel 13, eerste en tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen ter kennis gebracht van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal en van de Staten van de Nederlandse Antillen en van Aruba.

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb. 1997, 72.*

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

Duitsland 27 maart 1997

F. TOETREDING

Zie *Trb. 1997, 72.*

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb. 1997, 72.*

De bepalingen van het Verdrag zijn ook voor Duitsland op 1 april 1997 in werking getreden.

J. GEGEVENS

Voor het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1998, 155.

Voor het op 7 februari 1992 te Maastricht tot stand gekomen Verdrag betreffende de Europese Unie, zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1998, 12.

In de op blz. 31 afgedrukte resolutie dient in de tweede alinea, eerste regel, „of“ te worden vervangen door „on“.

Uitgegeven de veertiende april 1999.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. J. VAN AARTSEN