

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N. 84 — 1700

**23 MAART 1984. — Koninklijk besluit
tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1973
houdende zeevaartinspectiereglement**

BOUDEWIJN, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 juni 1972 op de veiligheid der schepen, inzonderheid op artikel 4;

Gelet op het koninklijk besluit van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 20 juni 1977, 24 november 1978 en 10 juli 1981;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en Posten, Telegrafie en Telefonie,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 1 van het koninklijk besluit van 20 juli 1973, houdende zeevaartinspectiereglement, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt de 1. met de volgende bepalingen aangevuld :

« verstellinrichting » : de uitrusting waardoor roerbevelen van de brug overgebracht worden naar de drijfkrachteenheden van de stuurinrichting. Verstelinrichtingen bestaan uit seingeveren, ontvangers, hydraulische bedieningspompen en de bijbehorende motoren, pijpleidingen en kabels;

« hoofdstuurinrichting » : de mechanische onderdelen, roeraan-drijfmechanismen, drijfkrachteenheden van de stuurinrichting, indien aanwezig, en hulpuitrusting evenals de middelen om het koppelen op de roerkoning over te brengen (b.v. een helmstok of een kwadrant), die nodig zijn om het roer te bewegen ter besturing van het schip onder normale dienstvoorwaarden;

« drijfkrachteenheid van de stuurinrichting » : de inrichting die bestaat uit :

- a) in geval van elektrische stuurinrichtingen, een elektrische motor en de bijbehorende elektrische uitrusting;
- b) in geval van elektrohydraulische stuurinrichtingen, een elektrische motor en de bijbehorende elektrische uitrusting samen met de aangekoppelde pomp;
- c) in geval van andere hydraulische stuurinrichtingen, een aandrijvingsmotor en de aangekoppelde pomp;

« hulpstuurinrichting » : de uitrusting andere dan deze welke deel uitmaakt van de hoofdstuurinrichting, nodig om het schip te besturen in geval van defect aan de hoofdstuurinrichting, maar met uitsluiting van de helmstok, het kwadrant of onderdelen die dezelfde functie vervullen;

« roerbewegingssysteem » : de hydraulische uitrusting voorzien om de kracht te leveren die nodig is om de roerkoning te draaien, bestaande uit een drijfkrachteenheid of -eenheden, samen met de bijbehorende pijpleidingen en hulpstukken, en een roerbewegingsmechanisme. De roerbewegingssystemen mogen gemeenschappelijke mechanische componenten delen : b.v. een helmstok, een kwadrant en een roerkoning of onderdelen die dezelfde functie vervullen;

« maximum dienstnelheid vooruit » : de grootste snelheid waarvoor het schip is ontworpen die op zee, op de grootste diepgang, in dienst kan worden gehandhaafd;

« maximum snelheid achteruit » : de snelheid die naar schatting het schip op zee kan bereiken op zijn grootste diepgang bij het maximale ontwerpvermogen in achteruitvaart;

« ouderdom van het schip » : de tijdsperiode verlopen vanaf het jaar van de bouw van het schip zoals die aangeduid is in de documenten van de teboekstelling van het schip.

Art. 2. § 1. In artikel 3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt de 2. opgeheven.

§ 2. De 3 en 4 van hetzelfde artikel worden hernoemd in 2, respectievelijk 3.

Art. 3. In de Franse tekst van artikel 5 van hetzelfde besluit wordt het woord « substitution » vervangen door het woord « remplacement ».

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F. 84 — 1700

**23 MARS 1984. — Arrêté royal
modifiant l'arrêté royal du 20 juillet 1973
portant règlement sur l'inspection maritime**

BAUDOUIN, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 juin 1972 sur la sécurité des navires, notamment l'article 4;

Vu l'arrêté royal du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975, 20 juin 1977, 24 novembre 1978 et 10 juillet 1981;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. A l'article 1er de l'arrêté royal du 20 juillet 1973, portant règlement sur l'inspection maritime, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, le 1. est complété par les dispositions suivantes :

« le système de commande à distance de l'appareil à gouverner » : le dispositif qui permet de transmettre les mouvements requis du gouvernail de la passerelle de navigation aux commandes du groupe moteur de l'appareil à gouverner. Les systèmes de commande de l'appareil à gouverner comprennent des émetteurs, des récepteurs, des pompes hydrauliques de commande avec leurs moteurs, des tuyautages et des câbles;

« l'appareil à gouverner principal » : les éléments mécaniques, les actionneurs de gouvernail, les groupes moteurs de l'appareil à gouverner, s'il en existe, et le matériel connexe ainsi que les moyens permettant d'appliquer le couple sur la mèche du gouvernail (la barre franche ou le secteur du gouvernail, par exemple), qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail en vue de manœuvrer le navire dans les conditions normales de service;

« le groupe moteur de l'appareil à gouverner » : l'appareil qui comprend :

- a) dans le cas des appareils à gouverner électriques, un moteur électrique et un équipement électrique connexe;
- b) dans le cas des appareils à gouverner électrohydrauliques, un moteur électrique et l'équipement électrique connexe ainsi que la pompe qui lui est reliée;
- c) dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, un moteur d'entraînement et la pompe qui lui est reliée;

« l'appareil à gouverner auxiliaire » : le matériel qui ne fait pas partie de l'appareil à gouverner principal mais qui est nécessaire pour gouverner le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal. Toutefois, ce matériel ne comprend pas la barre, le secteur de barre ni les autres éléments servant aux mêmes fins;

« le dispositif de transmission de la puissance » : le matériel hydraulique prévu pour fournir la puissance voulue afin de tourner la mèche du gouvernail, et qui comprend un ou plusieurs groupes moteurs de l'appareil à gouverner, ainsi que les tuyautages et accessoires connexes, et un actionneur de gouvernail. Les dispositifs de transmission de la puissance peuvent avoir des éléments mécaniques communs tels que la barre, le secteur de barre et la mèche du gouvernail ou des éléments servant aux mêmes fins;

« la vitesse maximale de service en marche avant » : la vitesse de service prévue la plus grande que le navire peut maintenir en mer lorsqu'il est à son tirant d'eau maximal;

« la vitesse maximale en marche arrière » : la vitesse que le navire est supposé pouvoir atteindre lorsqu'il utilise la puissance maximale en marche arrière prévue à la construction et qu'il est à son tirant d'eau maximal;

« l'âge du navire » : le délai écoulé à compter de l'année de la construction telle qu'elle est indiquée dans les documents d'immatriculation du navire.

Art. 2. § 1. L'article 3,2 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est abrogé.

§ 2. Les 3 et 4 du même article sont renumérotés respectivement 2 et 3.

Art. 3. Dans le texte français de l'article 5 du même arrêté, le mot « substitution » est remplacé par le mot « remplacement ».

Art. 4. In artikel 6 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt 1.c vervangen door de volgende bepaling :

« c) een jaarlijkse inspectie binnen de drie maand vóór of na de datum van verjaring van afgifte van één van de certificaten genoemd onder a), wanneer de geldigheidsduur 12 maanden overtreft; »

Art. 5. § 1. In artikel 7 van hetzelfde besluit, wordt 1.c vervangen door de volgende bepaling :

« c) voor zover het een veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip betreft : een volledig onderzoek van de algemene inrichting, het materiaal en de verbanddelen van de romp, ketels en andere drukvaten met toebehoren, hoofd- en hulpwerktuigen met inbegrip van de stuurinrichting en de bijbehorende bedieningssystemen, elektrische installaties en andere uitrusting, waarbij wordt onderzocht of deze geheel aan de voorschriften van dit besluit voldoen en in alle opzichten geschikt zijn voor de dienst waarvoor het schip is bestemd. Bij dit onderzoek moet voor tankschepen eveneens een inspectie worden uitgevoerd van de buitenkant van de bodem van het schip, van de pompkamers, van de ladingleidingen en van de brandstofleidingen, van de ontluuchtingsleidingen, van de druk/onderdrukklappen en van de vlamkerende roosters; »

§ 2. In 1.d van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « brandblusinrichtingen » en « brandbestrijdingsplannen » de woorden « het inert-gassysteem », ingevoegd.

§ 3. De 2 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepaling :

2. Het periodiek onderzoek, bedoeld in artikel 6, 1.b omvat, naar gelang het betrokken certificaat, een onderzoek van de constructie, van al de inrichtingen en van de uitrusting van het schip opgesomd in het van toepassing zijnde lid van 1. Hierbij wordt onderzocht of deze in behoorlijke verkeren en aan de voorschriften van dit besluit is voldaan. »

§ 4. De 3 van hetzelfde artikel wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« 3. a) De jaarlijkse inspectie, bedoeld in artikel 6, 1.c, omvat, naargelang van het betrokken certificaat, een onderzoek van de constructie, van alle inrichtingen of van de uitrusting van het schip, opgesomd in het lid van 1 dat daarop van toepassing is. Hierbij wordt onderzocht of deze in behoorlijke toestand verkeren.

Bij deze inspectie moet voor tankschepen van 10 jaar of ouder, bovendien een inspectie worden uitgevoerd van de stuurinrichting en de bijbehorende bedieningssystemen, van de pompkamers, van de lading- en brandstofleidingen op het dek en in de pompkamers, van de ontluuchtingsleidingen, van de druk/onderdrukklappen en van de vlamkerende roosters en van de elektrische installaties in de gevaarlijke zones. In aanvulling van een visueel onderzoek van de elektrische installatie, moet de isolatieweerstand van de elektrische uitrusting in de gevaarlijke zones beproefd worden.

Indien, na onderzoek, enige twijfel bestaat over de toestand van de pijpleidingen, dienen de nodig geachte bijkomende controles uitgevoerd te worden zoals het beproeven onder druk en het meten van de wanddikte.

b) De jaarlijkse inspectie bedoeld in a moet op het betrokken certificaat worden vermeld. »

Art. 6. In de Franse tekst van artikel 11 van hetzelfde besluit wordt in de laatste volzin het woord « avertissement » vervangen door het woord « information ».

Art. 7. In de Franse tekst van artikel 12 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. In 1, wordt het woord « définies » vervangen door het woord « particulières ».

§ 2. In 2, wordt het woord « spéciale » vervangen door het woord « particulière ».

§ 3. In 3, wordt het woord « spéciale » vervangen door het woord « particulière ».

Art. 8. Artikel 13 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Art. 13. Hellingproef en stabiliteit.

1. Ieder schip moet na voltooiing en voor dat het in dienst wordt gesteld aan een hellingproef worden onderworpen. Tevens moeten de gegevens bepaald worden die nodig zijn om de stabiliteit van het schip te kunnen beoordelen.

2. Het districtshoofd mag vrijstelling verlenen van het nemen van een hellingproef met een schip, indien hellingproefresultaten beschikbaar zijn van een zusterschip en ten genoegen van het districtshoofd wordt aangetoond dat voor het vrij te stellen schip betrouwbare stabiliteitsgegevens aan die resultaten kunnen worden ontleend.

Art. 4. A l'article 6 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, le 1.c est remplacé par la disposition suivante :

« c) une inspection annuelle dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la date anniversaire de la délivrance d'un des certificats mentionnés à a), dont le délai de validité dépasse les 12 mois; »

Art. 5. § 1er. L'article 7, 1.c du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« c) en ce qui concerne un certificat de sécurité de construction pour navire de charge : une visite complète de la disposition générale, des matériaux et des échantillons de structure, des chaudières à vapeur et des autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, des machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexe, des installations électriques et de toute autre partie de l'armement. Au cours de cette visite on vérifiera si ces installations satisfont entièrement aux prescriptions du présent arrêté et si elles sont en tous points de vue propres au service auquel le navire est destiné. Ces visites doivent, dans le cas des navires-citernes, comprendre également l'inspection de la face externe du fond du navire, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie; »

§ 2. Au 1.d du même article, les mots « le système à gaz inerte » sont insérés entre les mots « installations d'extinction d'incendie » et « des plans de lutte contre l'incendie. »

§ 3. Le 2 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 2. Une inspection périodique, prévue à l'article 6, 1.b, comporte selon le certificat en question, une visite de la construction, de toutes les installations et de l'armement du navire, énumérés à l'alinéa en application du 1. On vérifiera s'ils sont en état convenable et si on a satisfait aux prescriptions du présent arrêté. »

§ 4. Le 3 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 3. a) L'inspection annuelle, prévue à l'article 6, 1.c, comporte, selon le certificat en question, une visite des structures, de toutes les installations ou de l'armement du navire, énumérés à l'alinéa du 1 qui s'applique. On vérifiera s'ils sont en état convenable.

L'inspection des navires-citernes âgés d'au moins dix ans doit comprendre l'inspection de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande connexes, des chambres des pompes, des circuits de tuyautages, de la cargaison et du combustible sur le pont et dans les chambres des pompes, des tuyautages d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie et des installations électriques dans les zones dangereuses. En plus de l'inspection visuelle de l'installation électrique, la résistance d'isolement du matériel électrique dans les zones dangereuses doit être soumise à des essais.

Si, après examen, il subsiste un doute quelconque quant à l'état des tuyautages, on fera des examens complémentaires nécessaires, tels que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur.

b) L'inspection annuelle à laquelle il est fait référence au a est mentionnée sur le certificat en question. »

Art. 6. Dans le texte français de l'article 11 du même arrêté, à la dernière phrase, le mot « avertissement » est remplacé par le mot « information ».

Art. 7. Dans le texte français de l'article 12 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

§ 1. Au 1, le mot « définies » est remplacé par le mot « particulières ».

§ 2. Au 2, le mot « spéciale » est remplacé par le mot « particulière ».

§ 3. Au 3, le mot « spéciale » est remplacé par le mot « particulière ».

Art. 8. L'article 13 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 13. Essai d'inclinaison et stabilité.

1. Tout navire doit être soumis à un essai d'inclinaison après l'achèvement et avant la mise en service. Les données nécessaires pour pouvoir juger de la stabilité du navire doivent aussi être déterminées.

2. Le chef de district peut dispenser un navire donné de l'essai de stabilité s'il dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi, à sa satisfaction, que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés.

Het districtshoofd mag eveneens vrijstelling verlenen van het nemen van een hellingproef met een schip speciaal ontworpen voor het vervoer van onverpakte vloeistoffen of erts, indien uit bestaande hellingproefresultaten van gelijksortige schepen duidelijk blijkt dat ten gevolge van de afmetingen en de inrichting van het schip, een voldoende aanvangsstabiliteit in alle te verwachten beladings-toestanden beschikbaar zal zijn.

3. De resultaten van de hellingproef, voldoende gegevens betreffende de stabiliteit en de berekening van de stabiliteit in de meest karakteristieke gebruikstoestanden moeten aan het districtshoofd ter goedkeuring worden voorgelegd.

Bovendien moeten voor de passagiersschepen alle in bijlage II bepaalde gegevens in verband met de lekstabiliteit van het schip worden verstrekt.

4. Indien een schip wijzigingen heeft ondergaan die van enige invloed zijn op de voor het schip vastgestelde stabiliteitsgegevens, dienen de gewijzigde stabiliteitsgegevens te worden bepaald en aan het districtshoofd ter goedkeuring te worden voorgelegd. Zo nodig moet het schip opnieuw aan een hellingproef worden onderworpen.

5. De stabiliteit van een schip dient in alle voorkomende bedrijfs-toestanden ten minste te voldoen aan de door het districtshoofd vastgestelde criteria.

6. a) Aan boord van elk schip dienen voldoende nauwkeurige en betrouwbare gegevens te zijn om de kapitein in staat te stellen zich in alle voorkomende bedrijfstoestanden op snelle en eenvoudige wijze nauwkeurig een oordeel te kunnen vormen betreffende de stabiliteit van het schip. Indien het schip wijzigingen heeft ondergaan die van enige invloed zijn op de aan de kapitein afgegeven stabiliteitsgegevens moeten hem de gewijzigde gegevens ter beschikking worden gesteld;

b) de vorm waarin deze gegevens worden verstrekt moet door het districtshoofd zijn goedgekeurd;

c) deze verplichting geldt niet voor :

(i) schepen van minder dan 500 ton, geen passagiersschepen zijnde, waarvan de kiel gelegd is vóór 22 april 1969;

(ii) vissersvaartuigen;

(iii) schepen van minder dan 24 meter lengte, geen passagiersschepen zijnde, onder lengte verstaan zijnde de lengte zoals bepaald in bijlage I, artikel 2.

7. Onverminderd het bepaalde in 6, moeten aan de kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van de in artikel 108, 4, c, bedoelde gevaarlijke stoffen die geen vaste stoffen zijn, de goedgekeurde gegevens ter beschikking worden gesteld die nodig zijn om in alle voorkomende bedrijfstoestanden een voldoende stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand te verzekeren en opdat het schip de beschadigingen kan doorstaan als bedoeld in de door de Minister met toepassing van artikel 108, 4, c, gestelde aanvullende eisen ».

Art. 9. § 1. In artikel 15 van hetzelfde besluit wordt volgende bepaling ingevoegd :

« 1. Het schip en zijn uitrusting moeten in goede staat worden gehouden overeenkomstig de voorschriften van dit besluit, teneinde zeker te stellen dat de veiligheid van het schip in alle opzichten bevredigend blijft en dat het zonder gevaar voor het schip of voor de opvarenden kan zee kiezen. »

§ 2. In hetzelfde artikel wordt de bestaande bepaling voorafgegaan door het cijfer « 2 ».

Art. 10. § 1. In artikel 20 van hetzelfde besluit wordt volgende nieuwe 2 ingevoegd :

« 2. Wanneer de geldigheidsduur van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip verloopt mag dit certificaat niet verlengd worden. »

§ 2. De huidige « 2, 3, 4, 5 en 6 » van hetzelfde artikel worden herdnummerd in « 3, 4, 5, 6 en 7 ».

§ 3. In de Nederlandse tekst van de nieuwe 3 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « certificaten » en « in een buitenlandse haven », de woorden « , met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, » ingevoegd.

§ 4. In de Franse tekst van de nieuwe 3 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « certificats visés au § 1er, » en « la validité de ce certificat », de woorden « à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navire de charge, » ingevoegd.

§ 5. In de Nederlandse tekst van de nieuwe 4 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « certificaten » en « mag op deze wijze », de woorden « , met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, » ingevoegd.

§ 6. In de Franse tekst van de nieuwe 4 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « certificats cités ci-dessus » en « ne peut être », de woorden « à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navire de charge, » ingevoegd.

Le chef de district peut également dispenser de l'essai de stabilité un navire spécialement destiné au transport de liquide ou de minéral en vrac lorsque les données existantes pour des navires semblables démontrent clairement que, compte tenu des proportions et des dispositions du navire, il aura, dans toutes les conditions de chargement probables, un module de stabilité suffisant.

3. Les résultats de l'essai d'inclinaison, des données suffisantes concernant la stabilité, ainsi que les calculs de stabilité dans les conditions d'exploitation les plus caractéristiques doivent être soumis à l'approbation du chef de district.

En outre, pour des navires à passagers toutes les données relatives à la stabilité du navire en état d'avarie, prévues à l'annexe II, doivent être fournies.

4. Si un navire subit des transformations ayant quelque effet sur les données de la stabilité déterminées pour le navire, de nouvelles données de stabilité devront être déterminées et soumises à l'approbation du chef de district. Si nécessaire, un nouvel essai de stabilité sera effectué.

5. La stabilité d'un navire doit dans toutes les conditions d'exploitation au moins satisfaire aux critères déterminés par le chef de district.

6. a) A bord de tout navire doivent se trouver des données suffisamment précises et sûres, pour permettre au capitaine d'évaluer, avec précision et d'une façon simple et rapide, la stabilité du navire dans les diverses conditions d'exploitation. Si le navire subit des transformations ayant un effet sur les données de la stabilité délivrées au capitaine, les données modifiées doivent être mises à sa disposition;

b) ces données seront fournies dans une forme approuvée par le chef de district;

c) cette obligation n'est pas d'application pour :

(i) les navires de moins de 500 tonneaux, qui ne sont pas des navires à passagers, et dont la quille a été posée avant le 22 avril 1969;

(ii) les bâtiments de pêche;

(iii) les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres qui ne sont pas des navires à passagers, la longueur étant celle qui est définie à l'article 2 de l'annexe I.

7. Sans préjudice du 6, doivent être mises à la disposition du capitaine d'un navire utilisé pour le transport en vrac des matières dangereuses visées à l'article 108, 4, c, autres que des matières solides, les données approuvées nécessaires pour assurer une stabilité suffisante du navire à l'état intact dans les diverses conditions d'exploitation et pour que le navire puisse supporter les avaries prévues dans les prescriptions supplémentaires fixées par le Ministre en application de l'article 108, 4, c.

Art. 9. § 1. Dans l'article 15 du même arrêté, la disposition suivante est insérée :

« 1. Le navire et son armement doivent être maintenus en bon état conformément aux prescriptions du présent arrêté, de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord. »

§ 2. Dans le même article, la disposition existante est précédée par le chiffre « 2 ».

Art. 10. § 1er. A l'article 20 du même arrêté, un nouveau 2 est inséré dont le texte suit :

« 2. Quand la validité du certificat de sécurité de construction pour navire de charge prend fin, ce certificat ne peut être prorogé. »

§ 2. Les actuels « 2, 3, 4, 5 et 6 » du même article sont renumérotés « 3, 4, 5, 6 et 7 ».

§ 3. Dans le texte néerlandais du nouveau 3 du même article, les mots « , met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, » sont insérés entre les mots « certificaten » et « in een buitenlandse haven ».

§ 4. Dans le texte français du nouveau 3 du même article, les mots « à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navire de charge, » sont insérés entre les mots « certificats visés au § 1er, » et « la validité de ce certificat ».

§ 5. Dans le texte néerlandais du nouveau 4 du même article, les mots « , met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, » sont insérés entre les mots « certificaten » et « mag op deze wijze ».

§ 6. Dans le texte français du nouveau 4 du même article, les mots « à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navire de charge » sont insérés entre les mots « certificats cités ci-dessus » et « ne peut être ».

§ 7. In de Nederlandse tekst van de nieuwe 5 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « certificaten », en « hetzij door het districtshoofd », de woorden « met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, » ingevoegd.

§ 8. In de Franse tekst van de nieuwe 5 van hetzelfde artikel worden tussen de woorden « certificat original » en « peut être prorogée », de woorden « à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navire de charge, » ingevoegd.

Art. 11. In de 2, laatste alinea van de Franse tekst van artikel 21 van hetzelfde besluit worden de woorden « devient périmé » vervangen door de woorden « cesse d'être valable ».

Art. 12. § 1. In artikel 23 van hetzelfde besluit worden in de 2.b, van de Franse tekst de woorden « les parties structurales » vervangen door de woorden « l'infrastructure ».

§ 2. In hetzelfde artikel worden in de 2.c, van de Franse tekst de woorden « les parties structurales » vervangen door de woorden « l'infrastructure ».

§ 3. In hetzelfde artikel wordt in de 3, van de Franse tekst het woord « les » vervangen door het woord « le ».

§ 4. In hetzelfde artikel wordt volgende nieuwe « 5 » ingevoegd :

« 5. Buiten de gevallen voorzien in de wet, houdt een certificaat eveneens op geldig te zijn :

a) indien de in artikel 6 bedoelde inspecties en onderzoeken niet hebben plaats gehad binnen de in dat artikel gestelde termijnen of tijdens de in artikel 20 bedoelde verlengde geldigheidsduur;

b) indien een schip overgaat onder de vlag van een andere Staat. »

§ 5. In hetzelfde artikel wordt de bestaande « 5 » hernummerd in « 6 ».

Art. 13. § 1. In artikel 24 van hetzelfde besluit, wordt de tekst onder 2 door de volgende bepaling vervangen :

2. a) wat betreft het veiligheidscertificaat voor passagiersschip, het veiligheidscertificaat voor reactor-passagiersschip, het veiligheidscertificaat voor reactor-vrachtschip, het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, het uitrustingsveiligheids-certificaat voor vrachtschip, het radiotelegrafie-, het radiotelefonie-veiligheidscertificaat voor vrachtschip of een certificaat van vrijstelling, zijn de vreemde schepen in de Belgische havens aan controle door de ambtenaren van de dienst van de zeevaartinspectie onderworpen voor zover deze controle er op gericht is zekerheid te hebben dat er een geldig certificaat aan boord is.

b) een zodanig certificaat, indien het nog geldig is, moet worden aanvaard tenzij naar de mening van het districtshoofd er duidelijke redenen bestaan om aan te nemen :

(i) dat de toestand van het schip of van zijn uitrusting niet in wezen overeenstemt met de gegevens van het certificaat; of

(ii) dat het schip en zijn uitrusting niet in goede staat werden gehouden overeenkomstig de voorschriften van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee en van het daarbijhorende Protocol, dat de veiligheid van het schip niet bevredigend is of dat het schip niet zonder gevaar voor zichzelf of voor de opvarenden zee kan kiezen; of

(iii) dat na een onderzoek of inspectie als bedoeld in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee en in het daarbijhorende Protocol, zonder toestemming van de bevoegde overheid, wijzigingen werden aangebracht in de constructie, de machineinstallatie, de uitrusting of de andere delen waarop het onderzoek of de inspectie betrekking had.

c) In de onder b) bedoelde gevallen en in de gevallen dat een certificaat vervallen of niet langer geldig is, moet het districtshoofd zodanige maatregelen treffen dat het schip niet zal vertrekken totdat het zonder gevaar voor het schip of voor de opvarenden zee kan kiezen of de haven kan verlaten om zich naar de geschikte herstellingswerf te begeven. »

§ 2. Hetzelfde artikel wordt met de volgende bepalingen aangevuld :

« 7. De kapitein van een vreemd schip dat zich in een Belgische haven bevindt, moet aan het districtshoofd onverwijld verslag uitbrengen over elk ongeval of over elk gebrek dat aan boord wordt vastgesteld en waardoor de veiligheid van het schip, de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen en van de andere uitrusting in gevaar wordt gebracht ».

Art. 14. In de Franse tekst van artikel 28 van hetzelfde besluit wordt de bepaling « Le bordé et les parois des compartiments étanches, telles que » vervangen door de volgende bepaling : « Le bordé et les parois de compartiments étanches, tels ».

Art. 15. In de Franse tekst van artikel 30 van hetzelfde besluit worden volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. De 2 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 2. Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc. traversent des cloisons étanches, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'étanchéité de ces cloisons. »

§ 7. Dans le texte néerlandais du nouveau 5 du même article, les mots « met uitzondering van het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip, » sont insérés entre les mots « certificaten » et « hetzij door het districtshoofd ».

§ 8. Dans le texte français du nouveau 5 du même article, les mots « à l'exception du certificat de sécurité de construction pour navire de charge, » sont insérés entre les mots « certificat original » et « peut être prorogée ».

Art. 11. Au 2, dernier alinéa du texte français de l'article 21 du même arrêté, les mots « devient périmé » sont remplacés par les mots « cesse d'être valable ».

Art. 12. § 1er. A l'article 23 du même arrêté, dans le texte français, au 2.b, les mots « les parties structurales » sont remplacés par les mots « l'infrastructure ».

§ 2. Au même article, dans le texte français du 2.c, les mots « les parties structurales » sont remplacés par les mots « l'infrastructure ».

§ 3. Au même article, dans le texte français du 3, le mot « les » est remplacé par le mot « le ».

§ 4. Au même article est ajouté un nouveau « 5 » :

« 5. En dehors des cas prévus dans la loi, un certificat cesse d'être valable :

a) si les inspections et les visites prévues à l'article 6 n'ont pas été effectuées dans les délais fixés à cet article ou pendant la période de prorogation prévue à l'article 20;

b) si un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. »

§ 5. Au même article, le présent « 5 » est renuméroté « 6 ».

Art. 13. § 1er. A l'article 24 du même arrêté, le 2 est remplacé par la disposition suivante :

« 2. a) en ce qui concerne le certificat de sécurité pour navires à passagers, le certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers, le certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge, le certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, le certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge, le certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ou un certificat d'exemption, les navires étrangers sont soumis dans les ports belges au contrôle des fonctionnaires du service de l'inspection maritime, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable.

b) ce certificat, s'il est encore valable, doit être accepté, à moins que, de l'avis du chef de district, il y ait des raisons évidentes pour estimer :

(i) que l'état de navigabilité du navire ou du matériel d'armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat; ou

(ii) que le navire et son armement ne sont pas maintenus en bon état, conformément aux prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de son Protocole, que la sécurité du navire n'est pas satisfaisante ou que la navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour lui ou pour les personnes à son bord; ou

(iii) qu'après une visite ou une inspection prévues par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et son Protocole, des changements ont été apportés sans l'autorisation de l'autorité compétente, à la structure, aux machines, à l'équipement ou aux autres éléments faisant l'objet de la visite ou de l'inspection.

c) Dans les cas visés au b) et dans les cas où un certificat est périmé ou cesse d'être valable, le chef de district doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord. »

§ 2. Le même article est complété par les dispositions suivantes :

« 7. Le capitaine d'un navire étranger qui se trouve dans un port belge doit faire rapport au plus tôt, au chef de district, de tout accident ou de tout défaut constaté à bord, qui compromet la sécurité du navire, l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage et des autres apparaux ».

Art. 14. Dans le texte français de l'article 28 du même arrêté, la disposition « Le bordé et les parois des compartiments étanches, telles que » est remplacé par la disposition suivante : « Le bordé et les parois de compartiments étanches, tels ».

Art. 15. Dans le texte français de l'article 30 du même arrêté, les modifications suivantes sont apportées :

§ 1. Le 2 est remplacé par la disposition suivante :

« 2. Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc. traversent des cloisons étanches, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'étanchéité de ces cloisons. »

§ 2. In de 3 worden de woorden « de compartimentage » geschrapt.

§ 3. In de 4 worden de woorden « l'intégrité de » geschrapt.

Art. 16. In de Franse tekst van artikel 33 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt de titel door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 33. Tuyautage de remplissage, de sonde et de dégagement ».

Art. 17. In de Franse tekst van artikel 35 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, worden volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. In de titel wordt het woord « échappées » vervangen door de woorden « sorties de secours ».

§ 2. In 5, wordt het woord « échappées » vervangen door de woorden « sorties de secours ».

§ 3. In 6, wordt het woord « échappées » vervangen door de woorden « sorties de secours ».

Art. 18. In artikel 36 van hetzelfde besluit wordt 5 door de volgende bepaling vervangen :

« 5. Trappen en ladders die een helling vertonen van minder dan 70° met de horizontale lijn en tevens meer dan één meter hoog zijn, loopplanken, inschepingsbruggen, enz., moeten van handgrepen of van leuntouwen worden voorzien en veilig te gebruiken zijn. »

Art. 19. In de Franse tekst van artikel 39 worden wijzigingen aangebracht.

§ 1. De titel wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 39. Champ de vision du timonier. Passerelle. »

§ 2. In 2, alinea 2, worden de woorden « En même temps » vervangen door de woorden « En outre ».

Art. 20. Artikel 40 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 juli 1981, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 40. Stuurinrichtingen.

1. Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

a) « tankschip » : een tankschip omschreven in artikel 1 evenals een schip dat wordt gebezigd voor het vervoer in bulk van gevaarlijke stoffen bedoeld in lid 4, c, van artikel 108.

b) « nieuw tankschip » : een tankschip :

(i) waarvan de kiel is gelegd of waarvan de bouw zich in een soortgelijk stadium van afbouw bevindt op of na de datum van 1 september 1984;

(ii) dat een naar het oordeel van het districtshoofd belangrijke ombouw of wijziging ondergaat waarvoor het kontrakt wordt afgesloten of waarvan de werken bij afwezigheid van een kontrakt beginnen na de datum van 1 september 1984.

c) « bestaand tankschip » : een tankschip dat geen nieuw tankschip is.

Evenwel moet niet worden geacht een belangrijke verbouwing of wijziging te hebben ondergaan, het bestaand tankschip met een laadvermogen van ten minste 20.000 metrieke ton, dat verbouwd of gewijzigd wordt om te voldoen aan de voorschriften van het Protocol van 1978, betreffende het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging door schepen ».

2. Tenzij hierna uitdrukkelijk anders wordt bepaald moet elk schip zijn voorzien van een hoofdstuurinrichting en van een hulpstuurinrichting. De hoofdstuurinrichting en de hulpstuurinrichting moeten ten genoegen van het districtshoofd zijn en zodanig worden ingericht dat een defekt aan één van hen de andere niet onbruikbaar maakt.

3. a) Alle bestanddelen van een stuurinrichting en de roerkoning moeten ten genoegen van het districtshoofd van een deugdelijke en betrouwbare constructie zijn. Bijzondere aandacht dient gegeven aan de geschiktheid van elk essentieel bestanddeel dat niet dubbel is uitgevoerd. Ieder dergelijk essentieel bestanddeel dient op de gepaste plaatsen met anti-friectielagers zoals kogellagers, rollagers of glijlagers te zijn uitgerust, die blijvend gesmeerd zijn of die van smeerinrichtingen zijn voorzien.

b) De ontwerp-druk dienend voor de dimensionering van pijpleidingen en andere bestanddelen van een stuurinrichting onderworpen aan inwendige hydraulische druk moet ten minste gelijk zijn aan 1,25 maal de maximale werkdruk die kan optreden onder de normale bedrijfsvoorwaarden vastgelegd in lid 4, b, rekening houdend met de druk die aan de lage drukzijde van het systeem kan bestaan.

Wanneer het districtshoofd zulks nodig acht dienen voor het ontwerpen van pijpleidingen en onderdelen vermoeiingscriteria te worden toegepast, rekening houdend met pulserende drukken te wijten aan dynamische belastingen.

§ 2. Au 3, les mots suivants sont supprimés : « de compartimentage ».

§ 3. Au 4, les mots « l'intégrité de » sont supprimés.

Art. 16. Dans le texte français de l'article 33 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, le titre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 33. Tuyautage de remplissage, de sonde et de dégagement ».

Art. 17. Dans le texte français de l'article 35 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, les modifications suivantes sont apportées :

§ 1. Dans le titre, le mot « échappées » est remplacé par les mots suivants : « sorties de secours ».

§ 2. Au 5, le mot « échappées » est remplacé par les mots suivants : « sorties de secours ».

§ 3. Au 6, le mot « échappées » est remplacé par les mots suivants : « sorties de secours ».

Art. 18. A l'article 36 du même arrêté, le 5 est remplacé par la disposition suivante :

« 5. Les escaliers et échelles ayant une inclinaison de moins de 70° par rapport à l'horizontale et qui ont, en outre, plus d'un mètre de hauteur, les planches et passerelles d'embarquement, etc., doivent être munis de mains-courantes ou de cordages de protection et être d'un emploi sûr ».

Art. 19. Le texte français de l'article 39 est modifié comme suit :

§ 1. Le titre est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 39. Champ de vision du timonier. Passerelle. »

§ 2. Au 2, alinéa 2, les mots « En même temps » sont remplacés par les mots « En outre ».

Art. 20. L'article 40 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 10 juillet 1981, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 40. Appareils à gouverner.

1. Pour l'application de cet article on entend par :

a) « navire-citerne » : un navire-citerne défini à l'article 1er ainsi qu'un navire utilisé pour le transport en vrac de matières dangereuses, visées à l'alinéa 4, c, de l'article 108.

b) « navire-citerne neuf » : un navire-citerne :

(i) dont la quille a été posée ou dont la construction s'est trouvée à un stade identique à la date du 1er septembre 1984;

(ii) qui a subi une transformation ou un changement jugés importants par le chef de district, pour lesquels le contrat a été conclu ou dont les travaux, à défaut de contrat, ont commencé après la date du 1er septembre 1984.

c) « navire-citerne existant » : un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf.

Toutefois, ne doit pas être considéré comme ayant subi une transformation ou un changement important, le navire-citerne existant, d'une capacité de chargement d'au moins 20.000 tonnes métriques qui est transformé ou modifié pour satisfaire aux prescriptions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ».

2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire doit être équipé d'un appareil à gouverner principal et d'un appareil à gouverner auxiliaire jugés satisfaisants par le chef de district. L'appareil à gouverner principal et l'appareil à gouverner auxiliaire doivent être conçus de manière qu'une défaillance de l'un d'eux ne rende pas l'autre inutilisable.

3. a) Tous les composants de l'appareil à gouverner et la mèche du gouvernail doivent être de construction jugée robuste et fiable par le chef de district. Il convient de s'assurer tout particulièrement que chaque composant essentiel qui n'existe pas en double convient à l'ensemble du système. Tout composant essentiel doit avoir, aux endroits appropriés, des paliers antifriction, tels que des paliers à billes, à rouleaux ou des paliers lisses qui sont soit graissés à vie, soit munis de dispositifs de graissage.

b) La pression de calcul servant à déterminer l'échantillonnage des tuyautages et autres composants de l'appareil à gouverner soumis à une pression hydraulique interne doit être d'au moins 1,25 fois la pression maximale de service à prévoir dans les conditions de fonctionnement fixées par l'alinéa 4, b, compte tenu de la pression qui peut exister dans la partie à basse pression du système.

Des critères de fatigue doivent être appliqués pour la conception des tuyautages et composants, si le chef de district le juge utile, compte tenu des pulsations dues aux charges dynamiques.

c) Veiligheidskleppen moeten worden aangebracht op elk deel van het hydraulisch systeem dat kan afgezonderd worden en waarin een druk kan optreden verwekt door de krachtbron of door uitwendige krachten. De afstelling van de veiligheidskleppen mag niet hoger zijn dan de ontwerp-druk. De kleppen dienen van een voldoende grootte te zijn en zo te zijn ingericht dat een overdreven stijging van de druk boven de ontwerp-druk wordt voorkomen.

4. De hoofdstuurinrichting en de roerkoning moeten voldoen aan de volgende voorwaarden :

a) voldoende sterk zijn gebouwd en zodanig zijn uitgevoerd, dat hiermede het schip op gemakkelijke wijze bij maximum dienstsnelheid vooruit kan worden bestuurd. Zulks dient ten genoegen van het districtshoofd te worden aangetoond;

b) in staat zijn om het roer van 35° uitslag naar één zijde tot 35° uitslag naar de andere zijde te bewegen terwijl het schip op zijn grootste diepgang met de maximale dienstsnelheid vooruit vaart; de tijdsduur, nodig voor het bewegen van het roer, mag daarbij niet meer dan 28 seconden bedragen;

c) werktuiglijk worden bewogen wanneer zulks nodig is om aan de vereisten van het voorgaande lid te kunnen voldoen en in ieder geval wanneer, naar het oordeel van het districtshoofd, een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 120 mm, versterking voor ijsvaart niet meegerekend, wordt vereist;

d) zodanig zijn ontworpen dat zij bij maximum snelheid achteruit niet worden beschadigd; met dien verstande dat niet moet worden aangetoond door beproeving bij maximale achteruitsnelheid en maximale roeruitslag dat aan deze voorwaarde is voldaan.

5. De hulpstuurinrichting moet voldoen aan de volgende voorwaarden :

a) voldoende sterk zijn gebouwd en zodanig zijn uitgevoerd dat het schip hiermede kan worden bestuurd bij een snelheid waarbij het nog manoeuvreerbaar is. Zij moet in geval van nood snel in bedrijf kunnen worden gesteld; evenveel voor het in bedrijf stellen benodigde onderdelen moeten in de nabijheid en gemakkelijk bereikbaar zijn opgeborgen;

b) in staat zijn om het roer van 15° uitslag naar één zijde tot 15° uitslag naar de andere zijde te bewegen in niet meer dan 60 seconden, terwijl het schip op zijn grootste diepgang vooruit vaart op de helft van de maximale dienstsnelheid of 7 knoop, welke van beide waarden de grootste is; en

c) werktuiglijk worden bewogen wanneer zulks nodig is om aan de vereisten van het voorgaande lid te kunnen voldoen en in ieder geval wanneer, naar het oordeel van het districtshoofd, een roerkoning met een middellijn ter plaatse van de helmstok van meer dan 230 mm, versterking voor ijsvaart niet meegerekend, wordt vereist.

6. De drijfkrachten van de hoofd- en hulpstuurinrichting moeten :

a) zodanig zijn ingericht dat ze automatisch opnieuw starten wanneer de voeding terug is hersteld na een stroomonderbreking;

b) van op de brug in werking kunnen worden gesteld. In geval van een storing in de voeding van eender welke drijfkrachten van een stuurinrichting moet een hoorbaar en zichtbaar alarm op de brug worden gegeven.

7. Een hulpstuurinrichting is niet vereist, wanneer de hoofdstuurinrichting is uitgerust met twee of meer identieke drijfkrachten en gesteld dat :

a) aan boord van een passagiersschip de hoofdstuurinrichting het roer kan bewegen zoals vereist is in lid 4, b van dit artikel terwijl van de drijfkrachten buiten bedrijf is gesteld;

b) aan boord van een schip, geen passagiersschip zijnde, de hoofdstuurinrichting het roer kan bewegen zoals vereist is in lid 4.b van dit artikel terwijl alle drijfkrachten in bedrijf zijn;

c) de hoofdstuurinrichting zodanig is ingericht dat na het optreden van één enkel defect in het pijpleidingsstelsel of in één van de drijfkrachten de defecte inrichting kan worden afgezonderd zodat het vermogen om te sturen kan worden gehandhaafd of snel kan worden herwonnen.

Het districtshoofd mag, voor een periode van niet meer dan twee jaar nadat dit voorschrift in werking treedt, de installatie aanvaarden van stuurinrichtingen waarvan de betrouwbaarheid door hun staat van dienst is aangetoond doch die niet voldoen aan de vereisten van c) van dit lid voor wat het hydraulisch systeem betreft.

Stuurinrichtingen, andere dan deze van het hydraulische type, moeten voldoen aan een norm die naar het oordeel van het districtshoofd gelijkwaardig is aan het bepaalde van deze paragraaf.

c) Toute partie du système hydraulique qui peut être isolée et dans laquelle peut se produire une pression due à la source d'énergie ou à des forces extérieures doit être dotée de soupapes de sûreté. Le tarage des soupapes de sûreté ne doit pas dépasser la pression de calcul. Les soupapes doivent être de taille adéquate et être installées de manière à éviter une hausse excessive de pression au-delà de la pression de calcul.

4. L'appareil à gouverner principal et la mèche de gouvernail doivent remplir les conditions suivantes :

a) être d'une construction suffisamment solide et pouvoir gouverner le navire en marche avant et à la vitesse maximale de service, ce qui doit être démontré à la satisfaction du chef de district;

b) pouvoir, le navire étant à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à la vitesse maximale de service, orienter le gouvernail de la position 35° d'un bord à la position 35° de l'autre bord; le temps nécessaire pour passer d'une position à l'autre ne pouvant excéder 28 secondes;

c) être actionnés par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa précédent et dans tous les cas où le chef de district exige une mèche de gouvernail dont le diamètre à la hauteur de la barre est supérieur à 120 mm, sauf lorsque ce renforcement de la mèche est exigé pour la navigation dans les glaces;

d) être conçus de manière à ne pas être endommagés à la vitesse maximale en marche arrière; toutefois, il n'est pas nécessaire d'effectuer des essais à la vitesse maximale en marche arrière et à l'angle de barre maximal pour prouver que leur conception réponde à cette prescription.

5. L'appareil à gouverner auxiliaire doit remplir les conditions suivantes :

a) être d'une construction suffisamment solide et pouvoir gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable. Il doit pouvoir être mis rapidement en action en cas d'urgence; les accessoires éventuellement nécessaires à sa mise en marche doivent être facilement accessibles et remisés à proximité;

b) pouvoir orienter le gouvernail de la position 15° d'un bord à la position 15° de l'autre bord en 60 secondes au plus, le navire étant à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à une vitesse égale à la moitié de la vitesse maximale de service ou à la vitesse de 7 noeuds si cette dernière est plus élevée; et

c) être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa précédent et dans tous les cas où le chef de district exige une mèche de gouvernail dont le diamètre à la hauteur de la barre est supérieur à 230 mm, sauf lorsque ce renforcement de la mèche est exigé pour la navigation dans les glaces.

6. Les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire doivent :

a) être conçus de manière à se remettre automatiquement en marche lorsque l'alimentation en énergie est rétablie après une panne de courant;

b) pouvoir être mis en marche à partir d'un emplacement situé sur la passerelle de navigation. En cas de défaillance de l'alimentation en énergie de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme sonore et visuelle doit être donnée sur la passerelle de navigation.

7. Lorsque l'appareil à gouverner principal comporte deux groupes moteurs identiques ou davantage, il n'est pas nécessaire de prévoir un appareil à gouverner auxiliaire si :

a) dans le cas des navires à passagers l'appareil à gouverner principal peut actionner le gouvernail dans les conditions requises par l'alinéa 4, b de cet article lorsque l'un quelconque des groupes moteurs est hors service;

b) dans le cas des navires, autres que des navires à passagers, l'appareil à gouverner principal peut actionner le gouvernail dans les conditions requises par l'alinéa 4.b de cet article lorsque tous les groupes moteurs sont en service;

c) l'appareil à gouverner principal est conçu de manière qu'après une défaillance unique de son circuit de tuyautages ou de l'un des groupes moteurs, le dispositif défectueux puisse être isolé pour qu'il soit possible de conserver ou de retrouver rapidement la capacité de manoeuvre.

Le chef de district peut, pendant une période de deux ans au plus après l'entrée en vigueur des présentes règles, continuer à accepter l'installation d'un appareil à gouverner dont la fiabilité est éprouvée mais qui ne satisfait pas aux prescriptions du c) de cet alinéa applicables au système hydraulique.

Les appareils à gouverner qui ne sont pas de type hydraulique doivent répondre à des normes équivalants à celles qui sont prévues au présent paragraphe, à la satisfaction du chef de district.

8. De stuurinrichting moet kunnen bediend worden :

a) in het geval van de hoofdstuurinrichting, zowel van op de brug als in de stuurmachinekamer;

b) in het geval van een hoofdstuurinrichting die ingericht is volgens het bepaalde in lid 7 van dit artikel, door middel van twee onafhankelijke verstellenrichtingen, beiden bedienbaar van op de brug. Dit vereist evenwel niet dat het stuurrad of de stuurhandel dubbel wordt uitgevoerd. Waar de verstellenrichting uit een hydraulische telemotor bestaat, is geen tweede onafhankelijk systeem vereist, behalve aan boord van tankschepen van 10.000 ton en meer.

c) in het geval van de hulpstuurinrichting, in de stuurmachinekamer. Indien de hulpstuurinrichting werktuiglijk wordt bewogen, moet zij eveneens van op de brug en onafhankelijk van de hoofdstuurinrichting bedienbaar zijn.

9. Elke verstellenrichting van de hoofd- en hulpstuurinrichting die bedienbaar is van op de brug moet aan de volgende vereisten voldoen :

a) indien elektrisch, dient de verstellenrichting ofwel te worden bediend door een eigen afzonderlijke stroomkring gevoed door de stroomkring van de stuurinrichting vanaf een punt gelegen in de stuurmachinekamer, ofwel rechtstreeks worden gevoed vanaf de verzamelaars van het schakelbord waarop de stroomkring van de stuurinrichting is aangesloten en zulks vanaf een punt gelegen naast de aansluiting van de stroomkring van de stuurinrichting;

b) in de stuurmachinekamer moeten voorzieningen zijn getroffen om elke verstellenrichting te kunnen loskoppelen van de stuurinrichting die erdoor bediend wordt;

c) elke inrichting moet in werking kunnen worden gesteld vanaf de brug;

d) ingeval de elektrische stroomtoevoer naar een verstellenrichting wordt onderbroken, moet op de brug een hoorbaar en zichtbaar alarm worden gegeven; en

e) de stroomkringen voor de voeding van een verstellenrichting mogen alleen tegen kortsluiting worden beveiligd.

10. De krachtstroomkringen en de verstellenrichtingen met inbegrip van de bijhorende bestanddelen, kabels en pijpleidingen vereist krachtens dit artikel en artikel 15 van bijlage VI, moeten over hun gehele lengte zo ver mogelijk van elkaar zijn gescheiden.

11. a) De juiste stand van het roer moet op de brug worden aangegeven. De roerstandaanwijzer moet onafhankelijk zijn van de verstellenrichting.

b) De juiste stand van het roer moet eveneens in de stuurmachinekamer kunnen worden waargenomen.

12. Een hydraulische stuurinrichting moet voorzien zijn van :

a) inrichtingen om de zuiverheid van de hydraulische vloeistof te handhaven, rekening houdend met het type en de bouw van het hydraulisch systeem;

b) een laag niveau alarm voor iedere tank voor hydraulische vloeistof dat zo vroeg als praktisch mogelijk is aangeeft wanneer hydraulische vloeistof weglekt. Een hoorbaar en zichtbaar alarm dient op de brug en in de ruimte voor machines, op een plaats waar het gemakkelijk kan worden waargenomen, te worden gegeven;

c) een vast opgestelde voorraadtank van een voldoende capaciteit om ten minste één roerbewegingssysteem, met inbegrip van de expansietank, te hervullen indien wordt vereist dat de hoofdstuurinrichting werktuiglijk wordt aangedreven. Deze voorraadtank dient door middel van vaste leidingen aan de hydraulische systemen te zijn aangesloten, zodanig dat deze systemen gemakkelijk vanuit een plaats gelegen in de stuurmachinekamer kunnen hervuld worden. Deze voorraadtank moet van een peilinrichting zijn voorzien.

13. De stuurmachinekamer moet aan de volgende voorwaarden voldoen :

a) gemakkelijk toegankelijk zijn en, voor zover als doenlijk is, van de ruimte voor machines zijn gescheiden; en

b) voorzien zijn van gepaste inrichtingen om zeker te stellen dat de onderdelen en de bedieningsorganen van de stuurinrichting toegankelijk zijn om er aan te werken. Deze inrichtingen moeten bestaan uit handrelingen en roosters of andere antislipvloerbedekkingen ten einde zeker te stellen dat in geval van lekkage van hydraulische vloeistof geschikte arbeidsvoorwaarden aanwezig zijn.

14. Wanneer een roerkoning wordt vereist waarvan de middellijn ter plaatse van de helmstok meer dan 230 mm, versterking voor ijsvaart niet meegerkend, dient te bedragen, moet een reservekrachtbron zijn voorzien die automatisch in werking treedt binnen de 45 seconden en die voldoende groot is om de drijfkrachten welke voldoet aan het bepaalde in lid 5, b van dit artikel evenals de

8. La commande de l'appareil à gouverner doit pouvoir se faire :

a) dans le cas de l'appareil à gouverner principal, à partir de la passerelle de navigation ainsi que du local de l'appareil à gouverner;

b) lorsque l'appareil à gouverner principal est conçu conformément aux dispositions de l'alinéa 7 de cet article, par deux dispositifs de commande indépendants pouvant tous deux être actionnés à partir de la passerelle de navigation. Il n'est pas nécessaire pour cela que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. Lorsque le dispositif de commande comprend un téléporteur hydraulique, un deuxième dispositif de commande indépendant n'est pas nécessaire, sauf à bord des navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 10.000 tonnes;

c) dans le cas de l'appareil à gouverner auxiliaire, à partir du local de l'appareil à gouverner. Lorsque l'appareil à gouverner auxiliaire est actionné par une source d'énergie, il doit aussi être équipé d'un dispositif de commande actionné à partir de la passerelle de navigation et indépendant du dispositif de commande de l'appareil à gouverner principal.

9. Tout dispositif de commande de l'appareil à gouverner principal ou de l'appareil à gouverner auxiliaire qui est actionné à partir de la passerelle de navigation doit satisfaire aux dispositions suivantes :

a) lorsqu'il est électrique, il doit être desservi par son propre circuit distinct alimenté par un circuit de force de l'appareil à gouverner à partir d'un point situé à l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, ou directement par des barres du tableau de distribution alimentant ce circuit de force en un endroit du tableau adjacent à l'alimentation du circuit de force de l'appareil à gouverner;

b) on doit prévoir dans le local de l'appareil à gouverner des moyens permettant d'isoler tout dispositif de commande de l'appareil à gouverner auquel il est relié;

c) il doit pouvoir être mis en marche à partir d'un emplacement situé sur la passerelle de navigation;

d) en cas de défaillance de l'alimentation en énergie électrique d'un dispositif de commande de l'appareil à gouverner une alarme sonore et visuelle doit être donnée sur la passerelle de navigation; et

e) les circuits d'alimentation des dispositifs de commande de l'appareil à gouverner ne peuvent être protégés que par une protection contre les courts-circuits.

10. Les circuits de force et les dispositifs de commande de l'appareil à gouverner ainsi que les composants, câbles et tuyautages connexes prescrits au présent article et article 15 de l'annexe VI, doivent être séparés sur toute leur longueur, dans la mesure où cela est possible dans la pratique.

11. a) La position angulaire du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle de barre doit être indépendant du dispositif de commande de l'appareil à gouverner.

b) La position angulaire du gouvernail doit également pouvoir être vérifiée depuis le local de l'appareil à gouverner.

12. Il faut prévoir pour les appareils à gouverner hydrauliques :

a) des dispositions pour maintenir la propriété du fluide hydraulique en tenant compte du type et de la conception du système hydraulique;

b) pour chaque réservoir de fluide hydraulique, une alarme de niveau bas qui signale une fuite de fluide hydraulique le plus rapidement possible. Une alarme sonore et visuelle doit être donnée sur la passerelle de navigation et dans les locaux de machines à un endroit où elle peut être facilement observée;

c) lorsque l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie, une caisse de réserve fixe, d'une capacité suffisante pour remplir à nouveau au moins un dispositif de transmission de la puissance, y compris le réservoir. Cette caisse doit être raccordée en permanence aux systèmes hydrauliques par des tuyautages de manière que les systèmes puissent être rapidement remplis à nouveau, à partir d'un emplacement situé à l'intérieur du local de l'appareil à gouverner. La caisse de réserve doit être pourvue d'une jauge.

13. Le local de l'appareil à gouverner doit répondre aux conditions suivantes :

a) être d'un accès facile et, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, être un local distinct des locaux de machines; et

b) des dispositions appropriées doivent être prévues pour garantir que l'on puisse accéder, pour travailler, aux organes et commandes de l'appareil à gouverner. Ces dispositions doivent comprendre des rambardes, des caillebotis et d'autres surfaces antidérapantes pour assurer les conditions de travail appropriées en cas de fuite de fluide hydraulique.

14. Sauf si ce renforcement est destiné à la navigation dans les glaces, lorsque le diamètre de la mèche du gouvernail, à la hauteur de la barre, doit être supérieur à 230 mm, il convient de prévoir une source d'énergie de réserve qui entre automatiquement en action dans un délai de 45 secondes et qui soit suffisante pour alimenter au moins le groupe moteur de l'appareil à gouverner répondant aux

bijbehorende verstelinrichting en de roerstandaanwijzer te kunnen voeden. Deze reservekrachtbron dient te bestaan uit de noodkrachtbron bedoeld in artikel 53, ofwel uit een onafhankelijke krachtbron opgesteld in de stuurmachiniekamer, die slechts voor dit doel mag worden gebruikt. Aan boord van ieder schip van 10.000 ton en meer, dient de reservekrachtbron een voldoende capaciteit te bezitten om onafgebroken gedurende ten minste 30 minuten te kunnen werken en, aan boord van ieder ander schip, gedurende ten minste 10 minuten.

15. Aan boord van ieder tankschip van 10 000 ton of meer en aan boord van ieder ander schip van 70 000 ton of meer, moet de hoofdstuurinrichting 2 of meer drijfkrachteenheden omvatten die voldoen aan het bepaalde in 6 van dit artikel.

16. Onverminderd het bepaalde in lid 17 van dit artikel moet elk tankschip van 10 000 ton of meer voldoen aan de volgende vereisten :

a) de hoofdstuurinrichting moet zodanig worden ingericht dat bij het wegvallen van het vermogen om te sturen wegens het optreden van een enig defekt in eender welk deel van één van de roerbewegingssystemen van de hoofdstuurinrichting, met uitzondering van de helmstok, het kwadrant of componenten bestemd voor dezelfde doeleinden of van het vastlopen van het roerbewegingsmechanisme, het vermogen om te sturen binnen de 45 seconden wordt hersteld na het uitvallen van één van de roerbewegingssystemen.

b) de hoofdstuurinrichting dient te bestaan uit, ofwel :

(i) twee onafhankelijke en gescheiden roerbewegingssystemen, ieder in staat om te voldoen aan het bepaalde in lid 4, b van dit artikel; of

(ii) ten minste 2 identieke roerbewegingssystemen die gelijktijdig werkend in normale bedrijfsomstandigheden, in staat zijn om te voldoen aan het bepaalde in lid 4, b van dit artikel. Wanneer zulks noodzakelijk is om aan deze vereisten te kunnen voldoen, moeten de hydraulische roerbewegingssystemen met elkaar worden verbonden. Verlies van hydraulische vloeistof uit één van deze systemen moet kunnen worden vastgesteld en het defekte systeem moet automatisch worden geïsoleerd zodat het andere roerbewegingssysteem of -systemen volledig operationeel blijven.

c) Stuurinrichtingen van een ander dan het hydraulisch type moeten aan een gelijkwaardige norm voldoen.

17. Onverminderd het bepaalde in lid 18 van dit artikel mogen door het districtshoofd voor tankschepen van 10 000 ton of meer doch waarvan het laadvermogen kleiner is dan 100 000 metrische ton, andere oplossingen dan deze vermeld in lid 16 van dit artikel worden aanvaard die niet noodzakelijk aan het « enig defekt » - criterium met betrekking tot het roerbewegingsmechanisme of de roerbewegingsmechanismen moeten voldoen, mits een gelijkwaardige graad van veiligheid wordt bereikt, en

a) in geval van verlies van het vermogen om te sturen door een « enig-defekt » aan eender welk deel van het pijpleidingssysteem of aan één van de drijfkrachteenheden het vermogen om te sturen binnen de 45 seconden wordt hersteld, en

b) wanneer de stuurinrichting slechts een enkelvoudig roerbewegingssysteem omvat, bij het ontwerp ten genoegen van het districtshoofd bijzondere aandacht wordt geschonken aan de berekening van de spanningen, met inbegrip van de vermoedingsanalyse en van de breukmechanica, waar toepasselijk, aan de gebruikte materialen, aan het aanbrengen van afdichtingsinrichtingen, en aan de beproeving en de inspectie en de voorziening van een doeltreffend onderhoud.

18. Het districtshoofd mag voor tankschepen van 10.000 ton of meer, doch met een laadvermogen van minder dan 70.000 metrische ton, voor een periode van niet meer dan twee jaar nadat dit voorschrift in werking treedt de installatie aanvaarden van stuurinrichtingen waarvan de betrouwbaarheid door hun staat van dienst is aangehouden doch die niet voldoen aan het « enig-defekt » - criterium vereist in lid 17 van dit artikel voor het hydraulisch systeem.

19. Indien de bediening van het roer geschiedt door middel van een stuurrad moet de inrichting zodanig zijn dat, indien de bovenste spaak van het stuurrad naar stuurboord onderscheidelijk bakboord wordt gedraaid, de achterkant van het roer zich naar dezelfde zijde beweegt.

Bij stuurinrichtingen waarbij de krachtoverbrenging op de roerkoning geschiedt door middel van een kwadrant moeten een vanginrichting en stootnokken hiervoor aanwezig zijn.

20. Indien ten behoeve van de stuurinrichting van een schip gebruik wordt gemaakt van elektrische energie moet zijn voldaan aan het daaromtrent bepaalde in artikel 15 van bijlage VI.

21. Het roer moet op deugdelijke wijze in de draaipunten zijn gesteund. Het roer en de roerkoning moeten zodanig zijn ontworpen dat zij bij maximum snelheid achteruit niet worden beschadigd.

prescriptions de l'alinéa 5, b du présent article, ainsi que son dispositif de commande et l'indicateur d'angle de barre. Cette source de réserve doit être constituée soit par la source d'énergie de secours, visée à l'article 53, soit par une source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner. Cette source d'énergie indépendante doit être réservée à cet usage. Dans le cas de tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux, la source d'énergie de réserve doit avoir une capacité suffisante pour pouvoir fonctionner de façon continue pendant 30 minutes au moins. Pour tout autre navire, elle doit pouvoir fonctionner de façon continue pendant 10 minutes au moins.

15. A bord de tout navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et à bord de tout autre navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 70 000 tonneaux, l'appareil à gouverner principal doit comporter 2 groupes moteurs identiques ou davantage, conformes aux dispositions du 6 du présent article.

16. Les prescriptions suivantes s'appliquent à tout navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux, sous réserve des dispositions de l'alinéa 17 du présent article :

a) en cas de perte de la capacité de manœuvre due à une défaillance unique d'un élément quelconque de l'un des dispositifs de transmission de la puissance de l'appareil à gouverner principal à l'exception de la barre, du secteur de barre ou des composants servant aux mêmes fins, ou à un grippage des actionneurs de gouvernail, il doit être possible de retrouver la capacité de manœuvre en 45 secondes au plus après la défaillance d'un des dispositifs de transmission de la puissance.

b) l'appareil à gouverner principal doit comprendre soit :

(i) deux dispositifs de transmission de la puissance indépendants et distincts, capables chacun de répondre aux prescriptions de l'alinéa 4, b du présent article, soit

(ii) au moins 2 dispositifs de transmission de la puissance identiques qui, fonctionnant simultanément en service normal, puissent répondre aux prescriptions de l'alinéa 4, b du présent article. Lorsque cela est nécessaire pour répondre à la présente prescription, les dispositifs hydrauliques de transmission de la puissance doivent être reliés entre eux. En cas de fuite d'un dispositif hydraulique, celle-ci doit être détectée et le dispositif défectueux isolé automatiquement de manière que le ou les autres dispositifs continuent à fonctionner.

c) Les appareils à gouverner qui ne sont pas de type hydraulique doivent répondre à des normes équivalentes.

17. Pour les navires-citernes d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux, mais d'un port en lourd inférieur à 100 000 tonnes métriques, le chef de district peut autoriser d'autres solutions que celles mentionnées à l'alinéa 16 du présent article, sous réserve des dispositions de l'alinéa 18 du présent article, qui ne doivent pas forcément appliquer le critère de la défaillance unique à l'actionneur ou aux actionneurs du gouvernail, à condition que l'on obtienne une norme de sécurité équivalente satisfaisant aux prescriptions suivantes :

a) en cas d'une perte de la capacité de manœuvre due à une défaillance unique d'un élément quelconque du circuit de tuyautages ou de l'un des groupes moteurs, il doit être possible de retrouver la capacité de manœuvre en 45 secondes au plus, et

b) si l'appareil à gouverner ne comprend qu'un actionneur de gouvernail non installé en double, il est accordé une attention toute particulière, à la satisfaction du chef de district, à l'analyse précise des contraintes lors de la conception, et notamment à la fatigue et à la rupture, selon le cas, aux matériaux utilisés, à l'installation de dispositifs étanches, aux essais et à l'inspection et à leur bon entretien.

18. Le chef de district peut, dans le cas d'un navire-citerne d'une jauge brute égale ou supérieure à 10.000 tonneaux mais d'un port en lourd inférieur à 70.000 tonnes métriques, et pendant une période de deux ans au plus après l'entrée en vigueur des présentes règles, continuer à accepter des appareils à gouverner qui sont réputés fiables mais qui ne satisfont pas au critère de la défaillance unique du dispositif hydraulique prescrit par l'alinéa 17 du présent article.

19. Si le service du gouvernail s'effectue au moyen d'une roue de gouverne, l'installation doit être conçue de telle manière que la poignée supérieure de la roue de gouverne et le safran du gouvernail se meuvent ensemble du même côté.

Quand la gouverne se fait au moyen d'un secteur, celui-ci doit être muni d'un frein de blocage et de butoirs.

20. Si l'appareil à gouverner auxiliaire est mû par une source d'énergie électrique, celle-ci doit satisfaire aux prescriptions de l'article 15 de l'annexe VI.

21. Le gouvernail doit être convenablement soutenu dans ses pivots. Le gouvernail et la mèche du gouvernail doivent être conçus de telle manière qu'ils ne risquent pas d'être endommagés en marche arrière à la vitesse maximum.

22. a) Niettegenstaande het bepaalde van artikel 161 moet elk bestaand tankschip van 10 000 ton of meer niet later dan 1 mei 1983 voldoen aan de volgende vereisten :

(i) het bepaalde in leden 8, a); 9, b) en d); 11; 12, b) en c) en 13, b) van dit artikel;

(ii) er moeten 2 onafhankelijke verstelinrichtingen worden voorzien die ieder van op de brug moeten bedienbaar zijn. Het wordt echter niet vereist dat het stuurrad of de stuurhandel dubbel wordt uitgevoerd;

(iii) in geval van defekt aan de in bedrijf zijnde verstelinrichting moet de tweede inrichting onmiddellijk in werking kunnen worden gesteld vanaf de brug; en

(iv) elke verstelinrichting moet, indien elektrisch, worden bediend door zijn eigen afzonderlijke stroomkring die wordt gevoed vanaf de stroomkring van de stuurinrichting of rechtstreeks vanaf de verzamelm rails van het schakelbord dat de stuurinrichting van stroom voorziet en zulks vanaf een punt gelegen naast de aansluiting van de stroomkring die de stuurinrichting voedt.

b) In aanvulling van het bepaalde in het voorgaande lid dient aan boord van elk bestaand tankschip van 40 000 ton of meer, niet later dan 1 september 1988, de stuurinrichting zodanig te zijn ingericht dat in geval van een « enig defekt » aan de pijp of aan één van de drijfkrachten eenheden, het vermogen om het schip te besturen kan worden gehandhaafd of de beweging van het roer dusdanig kan worden begrensd dan het vermogen om te sturen snel kan worden hersteld. Dit dient verwezenlijkt door :

a) een onafhankelijk middel om het roer in bedwang te houden, of

b) snelafsluiters die met de hand mogen bediend worden om het roerbewegingsmechanisme of -mechanismen te isoleren van de externe hydraulische leidingen, benevens een middel om de roerbewegingsmechanismen rechtstreeks te hervullen door middel van een vast opgestelde onafhankelijke pomp die werktuiglijk wordt aangedreven en een vast pijpleidingsstelsel, of

c) een inrichting die zodanig is opgevat dat, in geval van met elkaar verbonden hydraulische drijfkrachtssystemen, het verlies van hydraulische vloeistof in één systeem kan worden vastgesteld en dat het defekt systeem kan worden geïsoleerd, hetzij automatisch, hetzij van op de brug zodat het andere systeem volledig operationeel blijft.

23. Een inrichting voor het automatisch besturen van een schip dient zodanig te zijn uitgevoerd dat van automatische besturing onmiddellijk op handbesturing kan worden overgegaan.

Na langdurig gebruik van de automatische stuurinrichting en alvorens gebieden binnen te varen waar de navigatie bijzondere voorzichtigheid vereist, moet de handstuurinrichting worden beproefd.

24. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer, moet binnen de 12 uren die het vertrek van het schip voorafgaan de stuurinrichting door de bemanning worden nagezien en beproefd.

a) De beproeving dient, naargelang het geval, te bestaan uit een controle van de goede werking van :

- (i) de hoofdstuurinrichting;
- (ii) de hulpstuurinrichting;
- (iii) de verstelinrichtingen van de stuurinrichting;
- (iv) de stuurstanden op de brug;
- (v) de noodstroomtoevoer;
- (vi) de roerstandaanwijzers inbegrepen de vergelijking van de aangeduide roerstand met de werkelijke stand van het roer;
- (vii) de verklikkers die het wegvallen van de voeding van de verstelinrichtingen aanduiden, en
- (viii) de verklikkers die het onklaar geraken van de aandrijfeenheden van de stuurinrichtingen aanduiden.

b) Het nazicht en de beproeving dienen te omvatten :

- (i) de beweging van het roer over het volledige voorgescreven werkbereik van de stuurinrichting;
- (ii) een visuele inspectie van de stuurinrichting en de erbij behorende verbindingen; en
- (iii) de controle van de goede werking van het communicatiesysteem tussen de brug en de plaats waar de stuurinrichting zich bevindt.

22. a) Sous réserve des dispositions de l'article 161, tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent, le 1er mai 1983 au plus tard, être conformes aux prescriptions ci-après :

(i) les dispositions des alinéas 8, a); 9, b) et d); 11; 12, b) en c) en 13, b) du présent article;

(ii) deux dispositifs de commande de l'appareil à gouverner indépendants et pouvant chacun être actionné à partir de la passerelle de navigation doivent être prévus. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double;

(iii) en cas de défaillance du dispositif de commande de l'appareil à gouverner en service, l'autre dispositif doit pouvoir être immédiatement mis en marche à partir d'un emplacement situé sur la passerelle de navigation; et

(iv) chaque dispositif de commande de l'appareil à gouverner doit, lorsqu'il est électrique, être desservi par son propre circuit distinct alimenté par le circuit de force de l'appareil à gouverner, ou directement par des barres du tableau de distribution alimentant ce circuit de force en un endroit du tableau adjacent à l'alimentation du circuit de force de l'appareil à gouverner.

b) En plus des prescriptions énoncées à l'alinéa précédent, à bord de tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 40 000 tonneaux, le 1er septembre 1988 au plus tard, les appareils à gouverner doivent être conçus de manière qu'en cas de défaillance unique des tuyautages ou de l'un des groupes moteurs, il soit possible de conserver la capacité de manœuvre ou de limiter le mouvement du gouvernail de manière que la capacité de manœuvre puisse être retrouvée rapidement. Les dispositifs ci-après peuvent être utilisés à cette fin :

a) un dispositif indépendant permettant de restreindre le jeu du gouvernail, ou

b) des soupapes à action rapide, pouvant être mises en mouvement manuellement pour isoler le ou les actionneurs de gouvernail du circuit hydraulique extérieur ainsi qu'un dispositif permettant de remplir à nouveau directement les actionneurs grâce à une installation de pompage et de tuyautage fixe actionnée par une source d'énergie indépendante, ou

c) lorsque les dispositifs hydrauliques sont reliés entre eux, on peut prévoir une installation telle que toute fuite de liquide hydraulique dans un dispositif puisse être détectée et que le dispositif défectueux puisse être isolé soit automatiquement, soit depuis la passerelle de navigation, de manière que l'autre dispositif continue de fonctionner.

23. Lorsqu'un pilote automatique est installé, l'appareil à gouverner doit être conçu de façon telle qu'il soit possible de reprendre immédiatement la gouverne à la main.

La commande manuelle du gouvernail doit être essayée après toute utilisation prolongée du pilote automatique et avant d'entrer dans les zones où la navigation demande une attention particulière.

24. A bord de tout navire à passagers et de tout navire autre qu'un navire à passagers ou un bâtiment de pêche, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage dans les 12 heures qui précèdent le départ.

a) La procédure d'essai doit comprendre, selon le cas, le contrôle du fonctionnement de :

- (i) l'appareil à gouverner principal;
- (ii) l'appareil à gouverner auxiliaire;
- (iii) les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner;
- (iv) les postes de conduite situés sur la passerelle de navigation;
- (v) l'alimentation en énergie de secours;
- (vi) les indicateurs d'angle de barre par rapport à la position réelle du gouvernail;
- (vii) les avertisseurs de défaillance de l'alimentation en énergie des systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner, et
- (viii) les avertisseurs de défaillance des groupes moteurs de l'appareil à gouverner.

b) Les vérifications et essais doivent porter sur :

- (i) le déplacement intégral du gouvernail correspondant aux performances requises de l'appareil à gouverner;
- (ii) l'appareil à gouverner et les liaisons associées, qui doivent être inspectées visuellement; et
- (iii) le contrôle du bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.

25. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer :

a) moeten eenvoudige werkingsinstructies en een blokdiagram, met weergave van de overschakelingsprocedures voor de verstelinrichtingen en de aandrijfeenheden van de stuurinrichting, permanent zijn aangeplakt op de brug en op de plaats waar de stuurinrichting is opgesteld.

b) dienen alle officieren die te maken hebben met de werking of het onderhoud van het stuurgereel vertrouwd te zijn met de werking van de stuurinrichtingen die aan boord geïnstalleerd zijn, alsook met de te volgen procedures om over te schakelen van de ene inrichting naar de andere.

26. Aan boord van ieder passagiersschip en van ieder schip, geen passagiersschip noch vissersvaartuig zijnde, van 500 ton of meer moeten, buiten de onder lid 11 voorgeschreven nazichten en beproevingen, ten minste om de 3 maanden oefeningen in het sturen in noodgevallen worden gehouden om de procedures voor het sturen in noodgevallen in te oefenen. Deze oefeningen moeten o.a. omvatten de rechtstreekse bediening van de stuurinrichting van uit de stuurmachinekamer, de procedures voor communicatie met de brug en in voorkomend geval, het in werking stellen van de reserve krachtbronnen.

27. Het districtshoofd kan vrijstelling verlenen van de vereiste om de nazichten en beproevingen voorgeschreven in lid 11 uit te voeren aan schepen die regelmatig reizen van korte duur ondernemen, met dien verstande dat wanneer vrijstelling wordt verleend bedoelde nazichten en beproevingen minstens éénmaal per week moeten uitgevoerd worden. »

Art. 21. Aan de 4 van de Franse tekst van artikel 42 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 24 november 1978, worden volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. Het woord « efficaces » wordt vervangen door het woord « adéquats ».

§ 2. De woorden « qui satisfait » worden vervangen door het woord « satisfaisant ».

Art. 22. § 1. Het opschrift van artikel 44 van hetzelfde besluit wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Télégraphes, moyens de communication ».

§ 2. De Franse tekst onder 1, alinea 2 van hetzelfde artikel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Les moyens de communication prévus au a) et b) doivent ne pas pouvoir être mis hors service par la même panne. »

§ 3. De tekst onder 3 van hetzelfde artikel wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« 3. Van de plaats waar het schip wordt bestuurd, dient eveneens een doeltreffende rechtstreekse spreekverbinding te bestaan met de stuurmachinekamer en met het slaapvertrek van de kapitein. »

Art. 23. In 1 van artikel 45 van hetzelfde besluit worden de woorden « en/of » vervangen door het woord « of ».

Art. 24. § 2. De Franse tekst van artikel 48, 1, b) van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« b) les règles d'une société de classification reconnue seront appliquées lors de l'examen de la construction et de l'exécution des réservoirs d'air comprimé visés sous la lettre a) ainsi que de leurs accessoires, de leurs raccords et de leurs tuyautages, si d'autres règles ne sont pas imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci. »

§ 2. De Franse tekst van 1, c) van hetzelfde artikel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« c) les réservoirs d'air comprimé visés à la lettre a) doivent être essayés conformément aux règles d'une société de classification reconnue, si d'autres règles ne sont pas imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci. »

§ 3. In de Franse tekst onder 2, 2e alinea, van hetzelfde artikel worden de woorden « endéans une heure » vervangen door de woorden « en une heure ».

Art. 25. In artikel 53 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978 worden onder 4, 1e alinea, in de Franse tekst de woorden « espaces propulsifs » vervangen door de woorden « espaces réservés à la propulsion ».

Art. 26. In artikel 58 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, worden aan de Franse tekst volgende wijzigingen aangebracht :

§ 1. In 1, 1e alinea wordt het woord « ajustables » vervangen door het woord « ajustés ».

25. A bord de tout navire à passagers et de tout navire, autre qu'un navire à passagers ou un bâtiment de pêche, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes :

a) des instructions simples de fonctionnement accompagnées d'un diagramme décrivant les opérations de commutation pour les systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner et des groupes moteurs de l'appareil à gouverner doivent être affichées en permanence sur la passerelle de navigation et dans le local de l'appareil à gouverner.

b) tous les officiers chargés de l'exploitation ou de l'entretien de l'appareil à gouverner doivent connaître le fonctionnement des systèmes d'appareils à gouverner installés à bord du navire et les procédures à suivre pour passer d'un système à un autre.

26. A bord de tout navire à passagers et de tout navire autre qu'un navire à passagers ou un bâtiment de pêche, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, en plus des vérifications et essais habituels prescrits par l'alinéa 11, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les 3 mois afin de s'entraîner aux procédures de manoeuvrabilité en cas d'urgence. Ces exercices doivent porter notamment sur la commande directe depuis l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, les procédures de communication avec la passerelle de navigation et, le cas échéant, la mise en marche des autres sources d'énergie.

27. Le chef de district peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par l'alinéa 11 dans le cas des navires qui assurent régulièrement des voyages de courte durée. Ces navires doivent cependant procéder aux vérifications et aux essais au moins une fois par semaine. »

Art. 21. Le texte français du 4 de l'article 42 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, est modifié comme suit :

§ 1. Le mot « efficaces » est remplacé par le mot « adéquats ».

§ 2. Les mots « qui satisfait » sont remplacés par le mot « satisfaisant ».

Art. 22. § 1. L'intitulé de l'article 44 du même arrêté est remplacé par l'intitulé suivant :

« Télégraphes, moyens de communication ».

§ 2. Le texte français du 1, alinéa 2 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« Les moyens de communication prévus au a) et b) doivent ne pas pouvoir être mis hors service par la même panne. »

§ 3. Le 3 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 3. Entre le poste de commandement d'une part et la chambre de la machine de gouverne et la chambre à coucher du capitaine d'autre part, il doit exister également un moyen de communication verbale efficace. »

Art. 23. Au 1 de l'article 45 du même arrêté, les mots « et/ou » sont remplacés par le mot « ou ».

Art. 24. § 1. Le texte français du 1, b) de l'article 48 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« b) les règles d'une société de classification reconnue seront appliquées lors de l'examen de la construction et de l'exécution des réservoirs d'air comprimé visés sous la lettre a) ainsi que de leurs accessoires, de leurs raccords et de leurs tuyautages, si d'autres règles ne sont pas imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci. »

§ 2. Le texte français du 1, c) du même article est remplacé par la disposition suivante :

« c) les réservoirs d'air comprimé visés à la lettre a) doivent être essayés conformément aux règles d'une société de classification reconnue, si d'autres règles ne sont pas imposées par le présent arrêté ou en vertu de celui-ci. »

§ 3. Dans le texte français du 2, alinea 2 du même article, les mots « endéans une heure » sont remplacés par les mots « en une heure ».

Art. 25. Dans le texte français du 4, alinéa 1er de l'article 53 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, les mots « espaces propulsifs » sont remplacés par les mots « espaces réservés à la propulsion ».

Art. 26. Le texte français de l'article 58 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est modifié comme suit :

§ 1. Au 1, alinéa 1er, le mot « ajustables » est remplacé par le mot « ajustés ».

§ 2. In 1 wordt alinea 2 vervangen door de volgende bepaling :

« Outre le nombre de brassières de sauvetage prévu au paragraphe précédent, les navires à passagers doivent avoir un surplus de brassières de sauvetage correspondant à 5 % du nombre des personnes à bord. »

§ 3. De 4 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« 4. Des indications précises renseigneront les personnes embarquées sur le mode d'emploi des brassières ainsi que sur les endroits où elles sont entreposées. »

Art. 27. In de Franse tekst van artikel 67 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt de 5 door de volgende bepaling vervangen :

« 5. Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état et prêts à être immédiatement utilisés. »

Art. 28. In artikel 73 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 juli 1981, worden in de 1, in de Franse tekst, de woorden « en conformité avec les prescriptions » vervangen door de woorden « conformes aux prescriptions ».

Art. 29. § 1. In artikel 78 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt de 1 vervangen door de volgende bepaling :

« 1. Aan boord van elk schip moeten, op een behoorlijke schaal, de voor de te ondernemen reis nodige zeekaarten aanwezig zijn. »

§ 2. In hetzelfde artikel wordt de 3 vervangen door de volgende bepaling :

« 3. Zeekaarten en boekwerken moeten in goede staat verkeren en worden bijgehouden aan de hand van berichten aan zeevarenden.

Zeekaarten en boekwerken, die door gebruik of anderszins onleesbaar zijn geworden, dan wel door de uitgevers ervan vervallen zijn verklaard, worden geacht niet in goede staat te verkeren. »

Art. 30. § 1. In artikel 84 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975 en 10 juli 1981 worden 4 en 4bis door de volgende bepalingen vervangen :

« 4. Een schip van minder dan 100 ton en waarvan de romp niet gebouwd is in metaal moet voorzien zijn van een goedgekeurde radarreflector; deze moet ten genoegen van het districtshoofd opgesteld zijn. »

Art. 31. In artikel 89 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, worden in de Franse tekst onder b) (iii) de woorden « il doit comporter » vervangen door de woorden « elle doit comporter ».

Art. 32. Artikel 90 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 12 juni 1975 en 10 juli 1981, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« 4. Onverminderd het bepaalde onder 2 en ter inachtneming van het voorschrift onder 1, moeten de volgende bepalingen worden nageleefd aan boord van tankschepen bedoeld in artikel 108, 4, a) en b) :

a) officieren en scheepsgezellen die bepaalde taken moeten uitvoeren en bepaalde verantwoordelijkheden moeten dragen in verband met de lading en de erbij behorende zich aan boord van die tankschepen bevindende uitrusting, en die nog niet als regelmatig lid van de bemanning aan boord van zulke schepen hebben gevaren, moeten vooraleer zij voor zodanige taken worden aangewezen of zodanige verantwoordelijkheden dragen aan de wal een aangepaste cursus in brandbestrijding gevolgd hebben.

Bovendien moeten zij :

(i) ofwel lang genoeg, ten genoegen van het districtshoofd, onder bevoegde leiding aan boord van zulke schepen gevaren hebben zodat zij een voldoende kennis hebben opgedaan omtrent de veilige manier van werken;

(ii) ofwel over de dienst aan boord van die tankschepen een goedgekeurde voorbereidingscursus gevolgd hebben, handelend in het bijzonder over de fundamentele voorzorgsmaatregelen en methodes inzake veiligheid en voorkoming van vervuiling, over de inrichting van verschillende types van die tankschepen, de types van ladingen, de eraan verbonden gevaren en de uitrusting vereist voor hun behandeling met inbegrip van het inertgassysteem en de installaties voor het wassen met ruwe petroleum van de tanks, over het algemeen verloop van de operaties en over de terminologie betreffende die schepen;

b) de kapitein, de officier-hoofdwerktuigkundige, de eerste luitenant en de tweede officier-werktuigkundige en, in voorkomend geval, ieder ander persoon belast met de rechtstreekse verantwoordelijkheid voor het laden, het lossen en de voorzorgen te nemen tijdens het vervoer en de behandeling van de lading moeten voldoen aan de voorschriften onder a) en bovendien :

(i) een ervaring hebben die aangepast is aan de taken die zij aan boord van tankschepen moeten uitvoeren;

§ 2. L'alinéa 2 du 1 est remplacé par la disposition suivante :

« Outre le nombre de brassières de sauvetage prévu au paragraphe précédent, les navires à passagers doivent avoir un surplus de brassières de sauvetage correspondant à 5 % du nombre des personnes à bord. »

§ 3. Le 4 est remplacé par la disposition suivante :

« 4. Des indications précises renseigneront les personnes embarquées sur le mode d'emploi des brassières ainsi que sur les endroits où elles sont entreposées. »

Art. 27. Dans le texte français de l'article 67 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, le 5 est remplacé par la disposition suivante :

« 5. Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état et prêts à être immédiatement utilisés. »

Art. 28. Au 1 du texte français de l'article 73 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 10 juillet 1981, les mots « en conformité avec les prescriptions » sont remplacés par les mots « conformes aux prescriptions ».

Art. 29. § 1er. Le 1 de l'article 78 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« 1. A bord de tout navire doivent se trouver, l'échelle convenable, les cartes nécessaires pour le voyage envisagé. »

§ 2. Le 3 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 3. Les cartes et les livres doivent se trouver en bon état et doivent être tenus à jour à la lumière des avis aux navigateurs.

Les cartes et les livres qui, de par l'usage ou pour d'autres raisons sont devenus illisibles ou bien qui sont déclarés périmés par ceux qui les ont édités, ne sont pas considérés comme étant en bon état. »

Art. 30. A l'article 84 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975 et 10 juillet 1981, les 4 et 4bis sont remplacés par la disposition suivante :

« 4. Un navire de moins de 100 tonneaux et dont la coque n'est pas construite en métal, doit être pourvu d'un réflecteur de radar approuvé; ce réflecteur doit être installé à la satisfaction du chef de district. »

Art. 31. Dans le texte français du b) (iii) de l'article 89 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, les mots « il doit comporter » sont remplacés par les mots « elle doit comporter ».

Art. 32. L'article 90 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 12 juin 1975 et 10 juillet 1981, est complété par la disposition suivante :

« 4. Sans préjudice des dispositions du 2 et en vue d'observer la prescription du 1, les dispositions suivantes doivent être observées à bord des navires-citernes visés à l'article 108, alinéa 4, a et b :

a) les officiers et les hommes d'équipage qui doivent accomplir certaines tâches et assumer certaines responsabilités relatives à la cargaison et à l'équipement connexe y afférent, installés à bord de ces navires-citernes et qui n'ont pas encore navigué à bord d'un tel navire en qualité de membre régulier de l'équipage doivent, avant d'être affectés à de telles tâches ou d'assurer de telles responsabilités, suivre à quai des cours de lutte adaptés contre l'incendie.

Ils doivent en outre avoir :

(i) soit navigué assez longtemps, à la satisfaction du chef de district, sous une direction compétente, à bord de tels navires, pour avoir acquis des connaissances suffisantes de la manière de procéder en toute sécurité;

(ii) soit, suivi un cours préparatoire approuvé sur le service à bord de ces navires-citernes et portant notamment sur les mesures de précaution et les méthodes fondamentales visant à garantir la sécurité et à éviter la pollution, sur l'aménagement des différents types de ces navires-citernes, sur les types de cargaison, leurs dangers qui leur sont inhérents et l'équipement nécessaire à leur manutention, y compris le dispositif à gaz inerte et les installations pour le lavage au pétrole brut, des citernes, sur le déroulement général des opérations et sur la terminologie relative à ces navires;

b) le capitaine, le 1er officier-mécanicien, le 1er lieutenant et le 2e officier-mécanicien et, le cas échéant, toute autre personne chargée d'assumer la responsabilité directe du chargement et du déchargement, de prendre les précautions qui s'imposent en cours de transport et lors de la manutention de la cargaison doivent satisfaire aux prescriptions du a) et, en outre :

(i) posséder une expérience adaptée aux tâches qu'ils auront à remplir à bord de navires-citernes;

(ii) met betrekking tot de taken die zij moeten vervullen, een goedgekeurde gespecialiseerde trainingscursus hebben gevolgd, handelend in het bijzonder over de veiligheid van tankschepen, de methodes en de inrichtingen voor brandbescherming met inbegrip van het inertgassysteem, de voorkoming en de controle van vervuiling, met inbegrip van de installaties voor het wassen met ruwe petroleum van de tanks, de operationele praktijk en de verplichtingen voortvloeiend uit de geldende wetten en reglementen. »

Art. 33. Artikel 107 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 107. Vervoer van graan en andere stortladingen.

1. Indien in een schip dat niet in het bijzonder daarvoor is ingericht, gestorte goederen die gemakkelijk kunnen overgaan worden geladen, moeten zo nodig gevelingen zijn aangebracht.

2. Elk schip dat gestort graan, zaad, rijst of peulvruchten vervoert, moet uitgerust zijn en geladen worden volgens de voorschriften van bijlage XIX.

3. Het vervoer van gestorte ladingen met een hoog soortelijk gewicht, of van ladingen die omwille van hun scheikundige aard of van hun specifieke eigenschappen, bij een vervoer in bulk een gevaar kunnen opleveren, of van ladingen die gemakkelijk kunnen overgaan, alsmede van ladingen die gedurende de reis geheel of gedeeltelijk vloeibaar kunnen worden, is verboden tenzij dit vervoer geschiedt met inachtnaam van de voorschriften van de « Code van veilige praktijk voor vaste stortladingen » uitgegeven door I.M.C.O. Het districtshoofd kan aanvullende maatregelen opleggen. »

Art. 34. Artikel 108 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt met de volgende bepaling aangevuld;

« 6. Aan boord van elk schip gebezigd of bestemd voor het vervoer van verpakte gevaarlijke goederen met inbegrip van deze geladen of gestuwd in containers, verplaatsbare tanks, wegvoertuigen of spoorwagens, moeten er geschreven instructies aanwezig zijn met betrekking tot de aard van het gevaar dat die goederen opleveren en met betrekking tot de maatregelen die dienen getroffen te worden bij een ongeval of een onvoorziene gebeurtenis. Die instructies dienen ten minste de aanbevelingen met betrekking tot de « Nood-procedures voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren », goedgekeurd door I.M.C.O., te omvatten. »

Art. 35. In artikel 117 van hetzelfde besluit worden in de Franse tekst de woorden « en conformité avec les » vervangen door de woorden « conformément aux ».

Art. 36. In artikel 118 van hetzelfde besluit worden in de Franse tekst de woorden « conformément avec les » vervangen door de woorden « conformément aux ».

Art. 37. Een nieuw artikel 119bis wordt aan hetzelfde besluit toegevoegd :

« Artikel 119bis. Handhaving van de toestand na onderzoek.

De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat het schip en zijn uitrusting in goede staat worden gehouden overeenkomstig de voorschriften van dit besluit, ten einde zeker te stellen dat de veiligheid van het schip in alle opzichten bevredigend blijft en dat het zonder gevaar voor het schip of voor de opvarenden kan zee kiezen. »

Art. 38. Artikel 121 van hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 121. Stabiliteit en sterktegegevens.

1. De kapitein van een schip waarop artikel 105, 3 toepasselijk is, is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis voldoende gegevens aan boord zijn om hem in staat te stellen het schip zodanig te beladen en te ballasten dat onaangevaarbare spanningen in de scheepsconstructie worden vermeden.

2. a) De kapitein van een schip waarop artikel 13, 6 toepasselijk is, is verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens vermeld in voornoemd artikel aan boord zijn.

b) De kapitein van een passagiersschip is bovendien verplicht zorg te dragen dat bij het ondernemen van een reis de gegevens bedoeld in artikel 8, 7 en artikel 21 van bijlage II aan boord zijn.

c) De kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van de in artikel 108, 4, c, bedoelde gevaarlijke stoffen die geen vaste stoffen zijn, is bovendien verplicht, vooraleer een reis wordt ondernomen, zorg te dragen dat de in artikel 13, 7, bedoelde gegevens aan boord zijn.

3. a) De kapitein van een schip is verplicht zorg te dragen dat tijdens de reis de stabiliteit van het schip in alle voorkomende bedrijfsomstandigheden ten minste voldoet aan de door het districtshoofd vastgestelde criteria.

b) De kapitein van een passagiersschip is bovendien verplicht zorg te dragen dat tijdens de reis voldaan wordt aan het gestelde in artikel 8 van bijlage II.

(ii) avoir suivi un cours d'entraînement spécialisé approuvé en relation avec les tâches qu'ils ont à remplir et portant notamment sur la sécurité de navires-citernes, les méthodes et les installations de protection contre l'incendie, y compris le dispositif à gaz inerte, la prévention et le contrôle de la pollution, y compris les installations pour le lavage au pétrole brut des citernes, la pratique des opérations et les obligations résultant des lois et des règlements en vigueur. »

Art. 33. L'article 107 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 107. Transport de grains et autres cargaisons en vrac.

1. Si dans un navire, qui n'est pas spécialement équipé à cette fin, on charge des marchandises en vrac qui peuvent facilement riper, des bardis doivent au besoin être placés.

2. Tout navire transportant du grain en vrac, des semences, du riz ou des légumes secs, doit être équipé ou chargé suivant les prescriptions de l'annexe XIX.

3. Le transport de cargaisons en vrac à poids spécifique élevé, ou de cargaisons qui, en raison de leur nature chimique ou de leurs propriétés, peuvent, lors d'un transport en vrac, occasionner un danger, ou de cargaisons pouvant facilement riper, ainsi que de cargaisons pouvant devenir totalement ou partiellement liquides pendant le voyage, est interdit sauf si ce transport est effectué conformément aux prescriptions du « Code de pratique sûre des cargaisons en vrac solides » édité par l'O.M.C.I. Le chef de district peut imposer des mesures complémentaires. »

Art. 34. L'article 108 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, est complété par la disposition suivante :

« 6. A bord de tout navire affecté ou destiné au transport de marchandises dangereuses emballées, y compris celles chargées ou arrivées dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers ou des wagons de chemin de fer, il doit y avoir des instructions écrites relatives à la nature du danger que présentent ces marchandises et aux mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident. Ces instructions doivent comprendre au moins les recommandations concernant les « Procédures de secours pour les navires transportant des marchandises dangereuses », approuvées par l'O.M.C.I. »

Art. 35. Dans le texte français de l'article 117 du même arrêté, les mots « en conformité avec les » sont remplacés par les mots « conformément aux ».

Art. 36. Dans le texte français de l'article 118 du même arrêté, les mots « conformément avec les » sont remplacés par les mots « conformément aux ».

Art. 37. Un nouvel article 119bis est inséré dans le même arrêté :

« Article 119bis. Maintien des conditions après visite.

Le capitaine d'un navire est tenu de veiller à ce que le navire et son armement soient maintenus en bon état, conformément aux prescriptions du présent arrêté, de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord. »

Art. 38. L'article 121 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

Art. 121. Stabilité et données relatives à la résistance.

1. Le capitaine d'un navire, auquel s'appliquent les dispositions de l'article 105, 3, est tenu de veiller à ce que, lors de l'entreprise d'un voyage, des données suffisantes se trouvent à bord pour lui permettre de charger et lester le navire de manière que des tensions inacceptables dans la construction du navire soient évitées.

2. a) Le capitaine d'un navire, auquel s'appliquent les dispositions de l'article 13, 6, est tenu de veiller à ce que, lors de l'entreprise d'un voyage, les données visées à l'article précédent se trouvent à bord.

b) Le capitaine d'un navire à passagers est en outre tenu de veiller à ce que, lors de l'entreprise d'un voyage, les données visées à l'article 8, 7 et à l'article 21 de l'annexe II se trouvent à bord.

c) Le capitaine d'un navire utilisé pour le transport en vrac des matières dangereuses visées à l'article 108, 4, c, autres que des matières solides, est tenu en outre de veiller, avant d'entreprendre un voyage, à ce que les données prévues à l'article 13, 7, se trouvent à bord.

3. a) Le capitaine d'un navire est tenu de veiller à ce que lors du voyage la stabilité du navire dans les diverses circonstances d'exploitation satisfasse au moins aux critères déterminés par le chef de district.

b) Le capitaine d'un navire à passagers est en outre tenu de veiller à ce que lors du voyage il soit satisfait aux dispositions de l'article 8 de l'annexe II.

c) De kapitein van een schip dat wordt gebruikt voor het vervoer in bulk van de in artikel 108, 4, c, bedoelde gevaarlijke stoffen die geen vaste stoffen zijn, is bovendien verplicht tijdens de reis zorg te dragen dat aan het in artikel 13, 7 gestelde wordt voldaan. »

Art. 39. In artikel 125 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt in de Franse tekst d) van de eerste alinea door de volgende bepaling vervangen :

« d) les parties mobiles, telles que les treuils, bossoirs, grues et taquets, soient exemptes de rouille et en bon état de marche ».

Art. 40. In artikel 126 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978, worden onder 2, e) in de Franse tekst, de woorden « les espaces propulsifs » vervangen door de woorden « les espaces réservés à la propulsion ».

Art. 41. § 1. In de Nederlandse tekst van artikel 128 van hetzelfde besluit wordt onder 1 de bepaling « al het materiaal en/of de toestellen » vervangen door de volgende bepaling : « al het materieel of de toestellen ».

§ 2. In de Franse tekst van hetzelfde artikel wordt onder 1 de bepaling « à ce que chaque membre soit au courant, et entraîné au maniement et à la manoeuvre de tout le matériel et/ou des appareils dont il devra se servir dans pareilles circonstances », door de volgende bepalingen vervangen :

« à ce que chaque membre soit au courant du maniement et de la manoeuvre de tout le matériel et des appareils dont il devra se servir en pareille circonstance et qu'il y soit entraîné ».

§ 3. De Nederlandse tekst onder 2 van hetzelfde artikel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan de bemanning met het oog op het bepaalde in voorgaande paragraaf, de nodige onderrichtingen worden gegeven en dat zij degelijk wordt geoefend. »

Art. 42. § 1. In artikel 129 van hetzelfde besluit wordt in de Franse tekst lid b) vervangen door de volgende bepaling :

« b) dans les locaux présentant un risque d'explosion, aucun travail pouvant provoquer des étincelles ne soit exécuté ni aucun travail sur les machines, appareils, transformateurs, tableau d'enclenchement et de distribution, armatures de lampes et accessoires de canalisations qu'après coupure du courant sur la partie correspondante de l'installation; »

§ 2. In hetzelfde artikel wordt in de Franse tekst onder lid f) het woord « isolement » vervangen door het woord « isolation ».

Art. 43. In artikel 131 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 juli 1981, wordt de Franse tekst van 1.a) door de volgende bepaling vervangen :

« a) les parties constitutives de l'appareil à gouverner auxiliaire soient facilement accessibles et remises à proximité; »

Art. 44. Artikel 137 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 137. Laden en stuwen.

1. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat het laden en het stuwen van het schip aan de eisen voldoen in hoofdstuk VIII gesteld en is voorts verplicht die maatregelen te treffen die in verband met de aard van de lading en de wijze van stuwen nodig zijn.

2. De kapitein van een schip dat ladingen vervoert zoals bedoeld in lid 3 van artikel 107 is verplicht er zorg voor te dragen dat een exemplaar van de in dit lid vermelde Code aan boord aanwezig is. »

Art. 45. § 1. Het opschrift van artikel 138 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 24 november 1978 en 10 juli 1981, wordt door het volgende opschrift vervangen :

« Vervoer van gevaarlijke stoffen - Gebruik van inertgassystemen. »

§ 2. Hetzelfde artikel wordt met de volgende bepalingen aangevuld :

« 6. De kapitein van een tankschip dat is uitgerust met een inertgassysteem is verplicht de terzake geldende bedrijfsvoorschriften en veiligheidsmaatregelen, in het bijzonder deze met betrekking tot noodgevallen waarvan sprake in artikel 32 van bijlage V van dit besluit, in acht te nemen.

7. De kapitein van elk schip dat gebezigd wordt of bestemd is voor het vervoer van verpakte gevaarlijke goederen, met inbegrip van deze geladen of gestuwd in containers, verplaatsbare tanks, wegvoertuigen of spoorwagens, is verplicht er zorg voor te dragen dat de instructies vermeld in lid 6 van artikel 108 aan boord aanwezig zijn. »

Art. 46. In zijn artikel 148 van hetzelfde besluit wordt in 1, in de Franse tekst, de bepaling « code disciplinaire et pénal dans la marine marchande et la pêche » vervangen door de volgende bepaling :

« code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ».

c) Le capitaine d'un navire utilisé pour le transport en vrac des matières dangereuses visées à l'article 108, 4, c, autres que des matières solides, est tenu en outre de veiller que pendant le voyage, il soit satisfait aux dispositions de l'article 13, 7 ».

Art. 39. Dans le texte français de l'article 125 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, le d) de l'alinéa 1er est remplacé par la disposition suivante :

« d) les parties mobiles, telles que les treuils, bossoirs, grues et taquets, soient exemptes de rouille et en bon état de marche ».

Art. 40. Dans le texte français du 2, e) de l'article 126 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, les mots « les espaces propulsifs » sont remplacés par les mots « les espaces réservés à la propulsion ».

Art. 41. § 1. Dans le 1 du texte néerlandais de l'article 128 du même arrêté, la disposition « al het materiaal en/of de toestellen » est remplacé par la disposition suivante : « al het materieel of de toestellen ».

§ 2. Au 1 du texte français du même article, la disposition « à ce que chaque membre soit au courant, et entraîné au maniement et à la manoeuvre de tout le matériel et/ou des appareils dont il devra se servir dans pareilles circonstances », est remplacé par la disposition suivante :

« à ce que chaque membre soit au courant du maniement et de la manoeuvre de tout le matériel et des appareils dont il devra se servir en pareille circonstance et qu'il y soit entraîné ».

§ 3. Le texte néerlandais du 2 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat aan de bemanning met het oog op het bepaalde in voorgaande paragraaf, de nodige onderrichtingen worden gegeven en dat zij degelijk wordt geoefend. ».

Art. 42. § 1. Le texte français de b) de l'article 129 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« b) dans les locaux présentant un risque d'explosion, aucun travail pouvant provoquer des étincelles ne soit exécuté ni aucun travail sur les machines, appareils, transformateurs, tableau d'enclenchement et de distribution, armatures de lampes et accessoires de canalisations qu'après coupure du courant sur la partie correspondante de l'installation; »

§ 2. Dans le texte français de f) du même article, le mot « isolement » est remplacé par le mot « isolation ».

Art. 43. Le texte français de 1.a) de l'article 131 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 10 juillet 1981, est remplacé par la disposition suivante :

« a) les parties constitutives de l'appareil à gouverner auxiliaire soient facilement accessibles et remises à proximité; »

Art. 44. L'article 137 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Article 137. Chargement et arrimage.

1. Le capitaine est tenu de veiller à ce que le chargement et l'arrimage satisfassent aux prescriptions du chapitre VIII, il est en outre tenu de prendre les mesures rendues nécessaires par la nature du chargement et la méthode d'arrimage de celui-ci.

2. Le capitaine d'un navire, transportant les chargements visés à l'alinéa 3 de l'article 107, est tenu de veiller à ce qu'un exemplaire du Code mentionné à cet alinéa, soit présent à bord. »

Art. 45. § 1. L'intitulé de l'article 138 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 24 novembre 1978 et 10 juillet 1981, est remplacé par l'intitulé suivant :

« Transport de marchandises dangereuses - Emploi de dispositifs à gaz inerte. »

§ 2. Le même article est complété par les dispositions suivantes :

« 6. Le capitaine d'un navire-citerne équipé d'un dispositif à gaz inerte est obligé d'observer les prescriptions de fonctionnement et les mesures de sécurité s'y rapportant, notamment celles par rapport aux cas de détresse, dont il est question à l'article 32 de l'annexe V du présent arrêté.

7. Le capitaine de chaque navire qui est utilisé ou destiné au transport de marchandises dangereuses emballées, y compris celles chargées ou arrimées dans des conteneurs, des citernes mobiles, des véhicules routiers ou des wagons de chemin de fer, est obligé de veiller à ce que les instructions mentionnées à l'alinéa 6 de l'article 108 soient présentes à bord. »

Art. 46. Dans le texte français du 1 de l'article 148 du même arrêté, la disposition « code disciplinaire et pénal dans la marine marchande et la pêche » est remplacé par la disposition suivante :

« code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime ».

Art. 47. § 1. In de 1 van artikel 151 van hetzelfde besluit wordt, in de Nederlandse tekst, de bepaling « koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichting van de zeevaartpolitie » vervangen door de volgende bepaling :

« koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie ».

§ 2. In de 1 van hetzelfde artikel, in de Franse tekst, wordt de bepaling « l'arrêté royal du 10 septembre 1929 organisant la police maritime » door de volgende bepaling vervangen :

« l'arrêté royal du 10 septembre 1929 portant règlement organique de la police maritime ».

§ 3. Het 2e en 3e lid onder 1 van hetzelfde artikel worden door de volgende bepalingen vervangen :

« De dagboeken of uittreksels ervan worden tot staving van de aangehaalde feiten voor verder gevolg overgezonden. Een afschrift van het verslag wordt binnen 24 uren door de waterschout aan het districtshoofd gezonden. »

§ 4. De tekst onder 3 van hetzelfde artikel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 3. In het buitenland deelt de kapitein de in de voorgaande leden bedoelde feiten in dezelfde voorwaarden aan de Belgische consulaire ambtenaar mede. »

§ 5. De tekst onder 4 van hetzelfde artikel wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 4. Telkenmale wanneer het schip een ongeval is overkomen of een gebrek is vastgesteld waardoor de veiligheid van het schip of de deugdelijkheid of de volledigheid van de reddingmiddelen of andere uitrusting wordt aangetast, is de kapitein of de eigenaar van het schip verplicht het districtshoofd hiervan onmiddellijk in kennis te stellen die, wanneer de omstandigheden zulks vereisen, een aanvullend onderzoek, bedoeld in artikel 8, 1, d, zal doen uitvoeren.

Indien het hierboven bedoelde ongeval of gebrek betrekking heeft op een certificaat afgeleverd door een erkende classificatiemaatschappij, is de kapitein of de eigenaar van het schip er tevens toe verplicht de betrokken classificatiemaatschappij of haar dichtst bijzijnde agent hiervan onmiddellijk in kennis te stellen.

Indien het ongeval of het gebrek wordt vastgesteld in een buitenlandse haven, moet de kapitein of de eigenaar van het schip bovendien onverwijld verslag uitbrengen aan de bevoegde overheid van die haven, indien die overheid afhangt van een Staat die partij is bij het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee. »

Art. 48. In artikel 156 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 juni 1975, wordt de 2 vervangen door de volgende bepaling :

« 2. De kapitein is verplicht zorg te dragen dat de krachtens dit besluit voor zijn schip afgegeven certificaten of gewaarmerkte afschriften daarvan, met uitzondering van de certificaten van vrijstelling, op een voor ieder opvarende toegankelijke plaats zijn uitgehangen. »

Art. 49. Artikel 158 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 158. Vrijstellingen.

1. Het districtshoofd kan, in bijzondere gevallen, vrijstelling verlenen van de toepassing van één of meer bepalingen van dit besluit, op voorwaarde dat die vrijstelling voor schip en opvarenden geen gevaar oplevert.

2. Die vrijstellingen mogen niet afwijken van de voorschriften van de internationale verdragen.

3. Het districtshoofd brengt binnen acht dagen aan de Minister verslag uit met nauwkeurige opgave van het onderwerp van de vrijstelling en van de redenen of omstandigheden die de vrijstelling wettigen. »

Art. 50. Artikel 159 van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 159. Gevallen van overmacht.

1. Indien één of meer voorschriften van dit besluit niet van toepassing zijn op een schip op het tijdstip dat het zijn reis onderneemt, worden zij daarop niet van toepassing door het feit alleen dat die reis wordt gewijzigd ten gevolge van slecht weer of een ander geval van overmacht.

2. Voor het beoordelen van de vraag of een bepaling van dit besluit al dan niet op een schip van toepassing is, wordt geen rekening gehouden met de personen die zich aan boord bevinden tengevolge van een geval van overmacht of tengevolge van de wettelijke verplichting waarin de kapitein zich heeft bevonden om schipbreukelingen of andere personen te vervoeren. »

Art. 51. § 1. In artikel 160 van hetzelfde besluit wordt de Franse tekst onder 1 door de volgende bepaling vervangen :

« 1. Le chef de district peut donner des indications générales pour faciliter l'observation correcte des dispositions du présent arrêté. »

Art. 47. § 1er. Au 1 du texte néerlandais de l'article 151 du même arrêté, la disposition « koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichting van de zeevaartpolitie » est remplacée par la disposition suivante :

« koninklijk besluit van 10 september 1929 houdende inrichtingsreglement van de zeevaartpolitie ».

§ 2. Au 1 du texte français du même article, la disposition « l'arrêté royal du 10 septembre 1929 organisant la police maritime » est remplacé par la disposition suivante :

« l'arrêté royal du 10 septembre 1929 portant règlement organique de la police maritime ».

§ 3. Les alinéas 2 et 3 du 1 du même article sont remplacés par la disposition suivante :

« Les journaux de bord ou des extraits de ceux-ci seront transmis à l'appui des faits relatés afin qu'il y soit donné suite. Une copie du rapport doit être transmise par le commissaire maritime au chef de district dans les 24 heures. »

§ 4. Dans le même article, le 3 est remplacé par la disposition suivante :

« 3. A l'étranger le capitaine communique les faits visés dans les alinéas précédents dans les mêmes conditions au fonctionnaire consulaire belge. »

§ 5. Le 4 du même article est remplacé par la disposition suivante :

« 4. Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible au chef de district, qui, si les circonstances l'exigent, fera exécuter une visite complémentaire, visée à l'article 6, 1, d.

Si l'accident ou le défaut visé ci-dessus concerne un certificat délivré par une société de classification reconnue, le capitaine ou le propriétaire du navire est aussi obligé de faire rapport dès que possible à la société de classification en question ou à son agent le plus proche.

En outre, si l'accident ou le défaut est constaté dans un port étranger, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport, au plus tôt, à l'autorité compétente de ce port, si cette autorité dépend d'un Etat qui est partie au Protocole de 1975 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la Vie humaine en Mer. »

Art. 48. Le 2 de l'article 156 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 12 juin 1975, est remplacé par la disposition suivante :

« 2. Le capitaine est tenu de veiller à ce que, à l'exception des certificats d'exemption, les certificats délivrés pour son navire en vertu du présent arrêté ou des copies certifiées conformes soient affichés à un endroit accessible à toute personne embarquée. »

Art. 49. L'article 158 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Article 158. Exemptions.

1. Le chef de district peut, dans des cas spéciaux, dispenser de l'application d'une ou de plusieurs dispositions du présent arrêté à la condition que cette dispense n'entraîne aucun danger pour le navire ni pour les personnes embarquées.

2. Ces dispenses ne peuvent déroger aux prescriptions des conventions internationales.

3. Le chef de district fait rapport au Ministre dans les huit jours, en indiquant avec précision l'objet de la dispense ainsi que les raisons ou les circonstances qui la justifient. »

Art. 50. L'article 159 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 159. Cas de force majeure.

1. Si une ou plusieurs prescriptions du présent arrêté ne sont pas applicables à un navire au moment où il entreprend son voyage, elles ne le deviennent pas par le seul fait que ce voyage est modifié pour cause de mauvais temps ou d'un autre cas de force majeure.

2. Pour apprécier si une disposition du présent arrêté est applicable ou non à un navire, il n'est pas tenu compte des personnes se trouvant à bord par suite d'un cas de force majeure ou par suite de l'obligation légale dans laquelle le capitaine s'est trouvé de devoir transporter des naufragés ou d'autres personnes. »

Art. 51. § 1er. Le 1 du texte français de l'article 160 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 1. Le chef de district peut donner des indications générales pour faciliter l'observation correcte des dispositions du présent arrêté. »

§ 2. In de 2 in de Franse tekst van hetzelfde artikel wordt het woord « observance » vervangen door het woord « observation ».

Art. 52. § 1. In artikel 16 van bijlage II bij hetzelfde besluit wordt in de Franse tekst in 1 het woord « disposées » vervangen door de volgende bepaling : « munies de dispositifs efficaces et aisément accessibles ».

§ 2. In hetzelfde artikel wordt in de Franse tekst in 1, eerste volzin, het woord « introduction » vervangen door het woord « entrée ».

Art. 53. § 1. In artikel 3 van bijlage IV bij hetzelfde besluit, gewijzigd door het koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt in de Franse tekst van 1 de bepaling « de manière à satisfaire le » vervangen door de volgende bepaling : « à la satisfaction du ».

§ 2. In hetzelfde artikel wordt de 22 door de volgende bepaling vervangen :

« 22. « Leeg gewicht » : het déplacement van een schip uitgedrukt in metrische ton, zonder lading, brandstofolie, smeerolie, ballastwater, zoetwater en voedingswater in de tanks, voorraden, en zonder passagiers, bemanning en hun bezittingen. »

§ 3. Hetzelfde artikel wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« 24. « Ruwe olie » : alle olie die zich in natuurlijke staat in de aarde bevindt hetzij ze al dan niet werd bewerkt met het oog op het vervoer en omvat :

a) ruwe olie waaruit zekere gedistilleerde fracties onttrokken werden, en

b) ruwe olie waaraan zekere gedistilleerde fracties werden toegevoegd. »

Art. 54. § 1. In artikel 9 van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst onder 2.b (1), het woord « génératrices » vervangen door de volgende bepaling : « sources d'énergie ».

§ 2. In hetzelfde artikel van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst onder 2.b (1) de bepaling « postes de télécommande de l'appareil propulsif principal, lorsqu'ils sont situés hors du local affecté à cet appareil; » vervangen door de volgende bepaling :

« poste de commande de l'appareil propulsif, lorsqu'il est situé hors du local affecté à cet appareil; »

§ 3. In hetzelfde artikel van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst onder 2.b (1) de bepaling « locaux contenant des dispositifs avertisseurs centralisés; » vervangen door de volgende bepaling :

« locaux contenant des dispositifs avertisseurs d'incendie centralisés; »

§ 4. In hetzelfde artikel van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst onder 2.b (2), in de tweede volzin, het woord « peut » vervangen door het woord « doit ».

§ 5. In hetzelfde artikel van dezelfde bijlage wordt in de tabel 2 onder verwijzing (12) - (12) de bepaling « A-O » vervangen door de volgende bepaling : « A-O' ».

Art. 55. In artikel 12 van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst onder 2, in de eerste volzin, de bepaling « à côté » vervangen door de volgende bepaling : « au niveau ».

Art. 56. In artikel 17 van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst onder 1, derde volzin, de volgende bepaling geschrapt : « boîtes de décharge sur bordé. »

Art. 57. Artikel 1 van bijlage V bij hetzelfde besluit, gewijzigd door het koninklijk besluit van 24 november 1978, wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« 4. Voor de toepassing van artikel 30 van deze bijlage wordt verstaan onder :

« nieuw tankschip » : een tankschip dat aan één van de volgende voorwaarden voldoet :

a) het bouwkontraat is gesloten na 1 juni 1979;

b) bij ontstentenis van een bouwkontraat werd de kiel gelegd of bevond de bouw zich in een soortgelijk stadium na 1 januari 1980;

c) de aflevering heeft plaats gehad na 1 juni 1982;

d) het schip heeft een naar het oordeel van het districtshoofd belangrijke verbouwing of wijziging ondergaan, hetzij dat :

(i) het kontraat werd gesloten na 1 juni 1979;

(ii) de werkzaamheden, bij ontstentenis van een kontraat, zijn aangevangen na 1 januari 1980;

(iii) de werkzaamheden voltooid zijn na 1 juni 1982.

« bestaand tankschip » : een tankschip dat geen nieuw tankschip is.

Evenwel moet niet worden geacht een belangrijke verbouwing of wijziging te hebben ondergaan, het bestaand tankschip met een laadvermogen van ten minste 20 000 metrische ton, dat verbouwd of gewijzigd wordt om te voldoen aan de voorschriften van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag van 1973 ter voorkoming van verontreiniging. »

§ 2. Dans le texte français du 2 du même article, le mot « observance » est remplacé par le mot « observation ».

Art. 52. § 1er. Dans le 1 du texte français de l'article 16 de l'annexe II du même arrêté, le mot « disposées » est remplacé par la disposition suivante : « munies de dispositifs efficaces et aisément accessibles ».

§ 2. Dans la deuxième phrase du 1 du texte français du même article, le mot « introduction » est remplacé par le mot « entrée ».

Art. 53. § 1er. Au 1 du texte français de l'article 3 de l'annexe IV du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, la disposition « de manière à satisfaire le » est remplacée par la disposition suivante : « à la satisfaction du ».

§ 2. Au même article, le 22 est remplacé par la disposition suivante :

« 22. « Poids léger » : le déplacement d'un navire, en tonnes métriques, à l'exclusion de la cargaison, du combustible liquide, de l'huile de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation des chaudières dans les caisses, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et leurs effets. »

§ 3. Le même article est complété par la disposition suivante :

« 24. Le « pétrole brut » : tout mélange liquide d'hydrocarbures se trouvant à l'état naturel dans la terre, qu'il soit ou non traité en vue de son transport, il comprend :

a) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites, et

b) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées. »

Art. 54. § 1er. Dans le texte français du 2.b (1), de l'article 9 de la même annexe, le mot « génératrices » est remplacé par la disposition suivante : « sources d'énergie ».

§ 2. Dans le texte français du 2.b (1) du même article de la même annexe, la disposition « postes de télécommande de l'appareil propulsif principal, lorsqu'ils sont situés hors du local affecté à cet appareil; » est remplacé par la disposition suivante :

« poste de commande de l'appareil propulsif, lorsqu'il est situé hors du local affecté à cet appareil; »

§ 3. Dans le texte français du 2.b (1) du même article de la même annexe, la disposition « locaux contenant des dispositifs avertisseurs centralisés; » est remplacé par la disposition suivante :

« locaux contenant des dispositifs avertisseurs d'incendie centralisés; »

§ 4. Dans la deuxième phrase du texte français du 2.b (2), du même article de la même annexe, le mot « peut » est remplacé par le mot « doit ».

§ 5. Au tableau 2 du même article de la même annexe, la disposition « A-O » sous renvoi (12) - (12) est remplacé par la disposition : « A-O' ».

Art. 55. Dans la première phrase du 2 du texte français de l'article 12 de la même annexe, la disposition « à côté » est remplacé par la disposition suivante : « au niveau ».

Art. 56. Dans la troisième phrase du 1 du texte français de l'article 17 de la même annexe, la disposition suivante est supprimée : « boîtes de décharge sur bordé. »

Art. 57. L'article 1er de l'annexe V du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, est complété par la disposition suivante :

« 4. Pour l'application de l'article 30 de cette annexe on entend par :

« navire-citerne neuf » : un navire-citerne :

a) dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979, ou

b) en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent après le 1er janvier 1980;

c) dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982, ou

d) qui a subi une transformation ou une modification jugées importantes par le chef de district :

(i) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979, ou

(ii) en l'absence d'un contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980, ou

(iii) qui est achevé après le 1er juin 1982.

« navire-citerne existant » : un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf.

Toutefois, ne doit pas être considéré comme ayant subi une transformation ou un changement important, le navire-citerne existant, d'une capacité de chargement d'au moins 20 000 tonnes métriques, qui est transformé ou modifié pour satisfaire aux prescriptions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires. »

Art. 58. In artikel 9 van dezelfde bijlage wordt in de Franse tekst in 9.c), laatste regel, « du diffuseur » vervangen door de volgende bepaling : « des diffuseurs ».

Art. 59. Artikel 30 van dezelfde bijlage wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Art. 30. Tankschepen bedoeld in 1 van artikel 28 van deze bijlage moeten voor de bescherming van het ladingtankdek en van de ladingtanks als volgt zijn uitgerust :

1. Voor nieuwe tankschepen waarvan het laadvermogen gelijk is of groter dan 20 000 metrische ton moet de bescherming van het ladingtankdek en de ladingtanks worden verkregen door middel van een vast aangebrachte dekschuim-brandblusinstallatie en een vast aangebracht inertgassysteem. Deze systemen moeten respectievelijk voldoen aan de eisen van artikel 33, deel I en artikel 32 van deze bijlage.

Het districtshoofd kan, met inachtnaam van de inrichting en de uitrusting van het schip, in plaats van de in het voorgaande lid genoemde systemen, andere combinaties van vast aangebrachte systemen aanvaarden indien deze een bescherming bieden die daaraan gelijkwaardig is.

2. Om als gelijkwaardig te kunnen worden beschouwd, moet het systeem dat in de plaats van de vast aangebrachte dekschuimbrandblusinstallatie wordt voorgesteld in staat zijn :

a) brandende aan dek gevloeiende olie te blussen en tevens de onsteking van de nog niet ontbrande olie te voorkomen; en

b) branden in opengescheurde tanks te bestrijden.

3. Om als gelijkwaardig te kunnen worden beschouwd, moet het systeem dat in de plaats van het vast aangebrachte inertgassysteem wordt voorgesteld :

a) in staat zijn te voorkomen dat zich in onbeschadigde tanks gedurende de normale dienst, tijdens de gehele ballastreis zomede bij noodzakelijke werkzaamheden in de tanks gevaarlijke hoeveelheden ontplofbare mengsels vormen, en

b) zodanig zijn ontworpen dat het gevaar van ontsteking door statische elektriciteit die door het systeem zelf wordt opgewekt zo gering mogelijk is.

4. Elk bestaand tankschip waarvan het laadvermogen gelijk is of groter dan 20 000 metrische ton en dat ruwe olie vervoert moet uitgerust zijn met een inertgassysteem, dat voldoet aan de bepalingen van 1 van dit artikel en wel ten laatste :

a) op 1 mei 1983 voor tankschepen waarvan het laadvermogen gelijk is of groter dan 70 000 metrische ton; en

b) op 1 mei 1985 voor tankschepen waarvan het laadvermogen kleiner is dan 70 000 metrische ton.

Het districtshoofd kan evenwel bestaande tankschepen waarvan het laadvermogen kleiner is dan 40 000 metrische ton en die niet zijn voorzien van toestellen voor het wassen van de ladingtanks met een debiet groter dan 60 m³ per uur, vrijstellen van de in dit lid gestelde bepalingen, indien rekening houdend met de conceptie van het schip hun toepassing onredelijk en moeilijk zou zijn.

5. Elk bestaand tankschip dat andere aardolieproducten dan ruwe olie vervoert, waarvan het laadvermogen gelijk is of groter dan 40 000 metrische ton of gelijk is of groter dan 20 000 metrische ton en dat uitgerust is met toestellen voor het wassen van de ladingtanks met een debiet groter dan 60 m³ per uur, moet uitgerust zijn met een inertgassysteem dat voldoet aan de bepalingen van 1 van dit artikel en wel ten laatste :

a) op 1 mei 1983 voor tankschepen waarvan het laadvermogen gelijk is of groter dan 70 000 metrische ton; en

b) op 1 mei 1985 voor tankschepen waarvan het laadvermogen kleiner is dan 70 000 metrische ton.

6. Elk tankschip dat voor zijn uitbating een procedure voor het wassen van de ladingtanks met ruwe olie toepast, dient uitgerust te zijn met een inertgassysteem dat voldoet aan de eisen van artikel 32 van deze bijlage en met vast aangebrachte toestellen voor het wassen van de ladingtanks.

7. Alle tankschepen voorzien van een vast aangebracht inertgassysteem dienen uitgerust te zijn met gesloten peilinrichtingen.

8. Elk nieuw tankschip van 2 000 ton of meer dat niet onder toepassing valt van het bepaalde in 1 van dit artikel, dient voorzien te zijn van een vast aangebrachte dekschuimbrandblusinstallatie die beantwoordt aan de eisen van artikel 33, deel II, van deze bijlage.

9. Elk bestaand tankschip van 2 000 ton of meer dient voorzien te zijn van een vast aangebrachte dekschuimbrandblusinstallatie die beantwoordt aan de eisen van artikel 33, deel II, van deze bijlage, tenzij het is uitgerust met een inertgassysteem dat voldoet aan het bepaalde van artikel 32 van deze bijlage in welk geval de vereiste dekschuimbrandblusinstallatie moet voldoen aan het bepaalde van artikel 33, deel I, van deze bijlage.

Art. 58. Au 9.c), dernière ligne du texte français de l'article 9 de la même annexe, la disposition « du diffuseur » est remplacée par la disposition suivante : « des diffuseurs ».

Art. 59. L'article 30 de la même annexe est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 30. Les navires-citernes, visés au 1er de l'article 28 de la présente annexe doivent être munis comme suit pour protéger le pont des citernes à cargaison et les citernes à cargaison elles-mêmes :

1. Pour les navires-citernes neufs dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques, la protection de la zone du pont des citernes à cargaison et des citernes à cargaison doit être assurée par la mise en place d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Ces dispositifs doivent satisfaire respectivement aux prescriptions de l'article 33, partie I et l'article 32 de cette annexe.

Le chef de district peut, après avoir examiné la disposition et l'équipement du navire, au lieu des dispositifs visés à l'alinéa précédent, accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection.

2. Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif d'extinction à mousse sur le pont doit permettre :

a) d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répan-dues sur le pont et empêcher ainsi l'incendie de s'étendre aux combustibles répandus sur le pont qui n'ont pas encore pris feu; et

b) de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

3. Pour être considéré comme équivalent, le dispositif proposé à la place du dispositif fixe à gaz inerte doit :

a) permettre d'empêcher les accumulations dangereuses de mélanges explosifs dans les citernes à cargaison intactes en service normal, pendant toute la durée du voyage sur les et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes, et

b) être conçu de manière à réduire au minimum le risque d'une inflammation due à la production d'électricité statique par le dispositif lui-même.

4. Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte du pétrole brut doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du 1, au plus tard :

a) le 1er mai 1983 pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et

b) le 1er mai 1985 pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

Toutefois, le chef de district peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes métriques et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 m³ par heure, des prescriptions énoncées dans le présent alinéa, si leur application s'avère déraisonnable et difficile eu égard à la conception du navire.

5. Tout navire-citerne existant, qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut, dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques, ou égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 m³ par heure, doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du 1 du présent article, au plus tard :

a) le 1er mai 1983 pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et

b) le 1er mai 1985 pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

6. Tout navire-citerne pour l'exploitation duquel on utilise une procédure de lavage des citernes au pétrole brut, doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de l'article 32 de la présente annexe et d'appareils de lavage fixes.

7. Tous les navires-citernes équipés d'un dispositif fixe à gaz inerte doivent être munis d'un système de mesure du niveau ne nécessitant pas l'ouverture des citernes.

8. Tout navire-citerne neuf de 2 000 tonnes ou plus, ne relevant pas des dispositions du 1 du présent article, doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse satisfaisant aux dispositions de l'article 33, partie II, de cette annexe.

9. Tout navire-citerne existant de 2 000 tonnes ou plus doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse fixe, satisfaisant aux dispositions de l'article 33, partie II, de cette annexe, sauf s'il est muni d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions de l'article 32 de cet annexe, et dans ce cas le dispositif d'extinction à mousse requis doit satisfaire aux dispositions de l'article 33, partie I, de cet annexe.

10. Elk tankschip van minder dan 2000 ton dient voorzien te zijn van een schuimbrandblusinstallatie die in staat is om schuim over het lading tankdek en in de ladingtanks te verspreiden. De inrichting van een zodanige installatie dient ten genoegen van het districtshoofd te zijn.

Art. 60. Artikel 32 van dezelfde bijlage wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Inertgassysteem.

Article 32. De inrichting, uitvoering, plaatsing en beproeving van een inertgassysteem moet ten genoegen van het districtshoofd zijn en tenminste aan de hierna volgende voorschriften voldoen.

Bij de toepassing van de hierna vermelde voorschriften dient rekening te worden gehouden met de door I.M.C.O. uitgegeven « Richtlijnen voor Inertgasstemen ».

1. Het inertgassysteem moet zodanig zijn opgevat en zo worden bediend dat de atmosfeer in de ladingtanks (*) onontvlambaar kan worden gemaakt en te allen tijde zo kan worden gehouden, behalve wanneer deze tanks gasvrij moeten zijn. Voor het geval dat het inertgassysteem niet in staat is om aan de hierboven vermelde bedrijfsvoorwaarden te voldoen en vastgesteld is dat het niet mogelijk is om een herstelling uit te voeren, mag het lossen van de lading, het uitpompen van het ballastwater of het wassen van de tanks, indien noodzakelijk, niet worden hervat vooraleer de « voorwaarden voor noodbedrijf » vastgelegd in de hierboven vermelde « Richtlijnen voor Inertgasstemen » vervuld zijn.

2. Het inertgassysteem moet in staat zijn om :

a) ledige ladingtanks inert te maken door in elke tank het zuurstofgehalte van de atmosfeer te verlagen tot een niveau waarbij verbranding niet kan worden in stand gehouden;

b) te allen tijde op zee en in de haven, in elk deel van iedere ladingtank een atmosfeer te handhaven waarvan het zuurstofgehalte 8 volume percent niet overtreft evenals een overdruk in stand te houden, behalve wanneer het nodig is dat een dergelijke tank gasvrij is;

c) de noodzaak uit te schakelen om verse lucht in een tank toe te laten tijdens normale bedrijfsomstandigheden, behalve wanneer het nodig is dat een dergelijke tank gasvrij is;

d) ledige tanks te zuiveren van koolwaterstofgassen zodat latere verrichtingen voor het gasvrij maken op geen enkel moment een ontvlambare atmosfeer in de tanks doen ontstaan.

a) Het systeem moet in staat zijn om inertgas te leveren aan de ladingtanks met een debiet dat tenminste gelijk is aan 125 % van de maximale loscapaciteit van een schip, uitgedrukt in volume.

b) Het systeem moet in staat zijn inertgas te leveren met een zuurstofgehalte van niet meer dan 5 % volume percent aan de inertgas-hoofdtoevoerleiding van de ladingtanks, bij eender welk voorgeschreven debiet.

4. Het toegevoerde inertgas mag behandeld rookgas zijn afkomstig van de hoofd- of hulpketels, één of meer afzonderlijke gasgeneratoren of andere bronnen, of eender welke combinatie van deze werktuigen. Het districtshoofd mag systemen aanvaarden die andere inertgassen dan rookgas gebruiken, mits een gelijkwaardige graad van veiligheid wordt bereikt. Systemen die opgesloten koolzuurgas gebruiken mogen niet worden toegelaten tenzij ten genoegen van het districtshoofd is aangetoond dat het gevaar voor ontsteking wegens het verwekken van statische elektriciteit door het systeem zelf, tot een minimum is herleid.

5. Rookgasafsluiter(s) moeten in de inertgashoofdaanvoerleiding(en) worden aangebracht tussen het rookkanaal van de ketel(s) en de wasinstallaties voor het rookgas. Deze afsluiters moeten voorzien zijn van aanwijzers om aan te duiden wanneer zij open of gesloten zijn en voorzorgen moeten worden genomen om hun gasdichtheid te handhaven en de zittingen vrij van roet te houden. Schikkingen dienen getroffen zodat de roetblazers van een ketel niet kunnen in werking worden gesteld wanneer de overeenstemmende rookgasafsluiter open is.

6. a) Een rookgaswasinstallatie moet zijn aangebracht die het volume gas voorgeschreven in 3 van dit artikel doeltreffend kan koelen en kan ontdoen van vaste bestanddelen en zwavelhoudende verbrandingsprodukten. De koelwatervoorziening moet zo zijn dat steeds een voldoende aanvoer van water beschikbaar is zonder essentiële diensten van het schip te belemmeren. Bovendien moeten voorzorgen worden getroffen voor een alternatieve aanvoer van koelwater.

b) Filters of gelijkwaardige inrichtingen moeten aangebracht zijn om de hoeveelheid water die meegevoerd wordt naar de inertgasventilatoren tot een minimum te beperken.

(*) In dit artikel worden onder de omschrijving « ladingtank » eveneens de « sloptanks » begrepen.

10. Tout navire-citerne de moins de 2000 tonnes doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse au pont des citernes à cargaison et à l'intérieur des citernes à cargaison. Les détails d'une telle installation doivent être jugés satisfaisants par le chef de district.

Art. 60. L'article 32 de la même annexe est remplacé par la disposition suivante :

« Dispositif à gaz inerte.

Article 32. L'installation, l'exécution, la disposition et l'essai d'un dispositif à gaz inerte doivent être jugées satisfaisantes par le chef de district et au moins satisfaisantes aux prescriptions suivantes.

Pour l'application des prescriptions mentionnées ci-après, on doit tenir compte des « Directives sur les Dispositifs à Gaz Inerte » prescrites par l'O.M.C.I.

1. Le dispositif à gaz inerte doit être conçu et exploité de manière à rendre et à maintenir en permanence ininflammable l'atmosphère des citernes à cargaison (*), sauf lorsque ces citernes doivent être exemptes de gaz. Au cas où le dispositif à gaz inerte n'est pas en mesure de satisfaire à la norme de fonctionnement énoncée ci-dessus et où il est établi qu'il est impossible d'effectuer une réparation, on ne doit reprendre le déchargement de la cargaison, le déballage et, s'il est nécessaire, le nettoyage des citernes que lorsque les « conditions d'urgence » prévues dans les « Directives sur les Dispositifs à Gaz Inerte » précitées sont remplies.

2. Le dispositif doit pouvoir :

a) mettre en atmosphère inerte les citernes à cargaison vides en réduisant la teneur en oxygène de l'atmosphère dans chaque citerne à un niveau qui ne permet pas la combustion;

b) maintenir l'atmosphère dans n'importe quelle partie de toute citerne à cargaison à un taux d'oxygène ne dépassant pas 8 % en volume et à une pression positive à tout moment, au port et en mer, sauf lorsque ces citernes doivent être exemptes de gaz;

c) éliminer la nécessité d'introduire l'air dans une citerne pendant les opérations normales, sauf lorsqu'il faut que cette citerne soit exempte de gaz;

d) balayer les gaz d'hydrocarbures des citernes à cargaison vides, de sorte que les opérations ultérieures de dégazage ne créent à aucun moment une atmosphère inflammable à l'intérieur de la citerne.

3. a) Le dispositif doit pouvoir fournir du gaz inerte aux citernes à cargaison à un débit égal à 125 % de la capacité maximale de déchargement du navire exprimée en volume.

b) Le dispositif doit pouvoir fournir du gaz inerte ayant une teneur en oxygène ne dépassant pas 5 % en volume dans le collecteur de gaz inerte relié aux citernes à cargaison, quel que soit le débit requis.

4. Le gaz inerte fourni peut être du gaz de combustion traité provenant des chaudières principales ou auxiliaires, d'un ou de plusieurs générateurs de gaz distincts, d'autres sources ou de toute combinaison de ces appareils. Le chef de district peut accepter la mise en place de dispositifs utilisant des gaz inertes autres que le gaz de combustion, à condition qu'une norme de sécurité équivalente soit observée. Des dispositifs utilisant un stockage de gaz carbonique ne doivent pas être autorisés, à moins que le chef de district ait la certitude que le risque d'une inflammation due à la formation d'électricité statique par le dispositif lui-même est réduit au minimum.

5. Une ou plusieurs soupapes doivent être installées sur le(s) collecteur(s) de gaz inerte entre le(s) carneau(x) des chaudières et le laveur de gaz. Ces soupapes doivent être munies d'indicateurs pour signaler si elles sont ouvertes ou fermées et on doit prendre des précautions pour qu'elles conservent leur étanchéité au gaz et que leur siège demeure exempt de suie. On doit prendre des dispositions pour que les ramoneurs ne puissent être mis en service lorsque la soupape correspondante est ouverte.

6. a) Un laveur de gaz doit être prévu pour permettre le refroidissement efficace du volume de gaz spécifié au 3 du présent article et l'élimination des solides et des produits provenant de la combustion du soufre. Le circuit d'eau de refroidissement doit permettre qu'il y ait constamment un approvisionnement suffisant en eau sans entraver l'un quelconque des services essentiels à bord du navire. On doit également prévoir une source de remplacement de l'eau de refroidissement.

b) Des filtres ou des dispositifs équivalents doivent être installés en vue de réduire le plus possible la quantité d'eau entraînée jusqu'aux soufflantes de gaz inerte.

(*) Dans la présente règle, l'expression « citerne à cargaison » englobe également les « citernes de décantation ».

c) De wasinstallatie dient achter alle ladingtanks, ladingpompkamers en kofferdammen die deze ruimten scheiden van ruimten voor machines van categorie A, te worden opgesteld.

7. a) Tenminste 2 ventilatoren (blowers) moeten worden aangebracht waarvan de gezamenlijke capaciteit voldoende is om minstens het volume inertgas voorgeschreven in 3 van dit artikel, aan de ladingtanks te leveren.

b) Het inertgassysteem moet zodanig zijn ontworpen dat de maximale druk welke het kan uitoefenen op iedere ladingtank de testdruk van deze tank niet kan overschrijden.

Geschikte afsluitinrichtingen moeten voorzien worden aan de aanzuig- en afvoeraansluitingen van elke ventilator. Inrichtingen dienen te worden voorzien om de werking van de inertgasinstallatie te kunnen stabiliseren vooraleer met het lossen van de lading aan te vangen. Indien de ventilatoren moeten worden gebruikt voor het gasvrij maken, dienen de luchtinlaten voorzien te zijn van afblindinrichtingen.

c) De ventilatoren moeten achter alle ladingtanks, ladingpompkamers en kofferdammen die deze ruimten scheiden van ruimten voor machines van categorie A, worden opgesteld.

8. a) Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de bouw en de plaats van opstelling van de wasinstallatie en van de ventilatoren, evenals van de bijbehorende buisleidingen en onderdelen, teneinde lekkage van rookgas in gesloten ruimten te voorkomen.

b) Om veilig onderhoud toe te laten dient een bijkomend waterslot of ander doeltreffend middel voor het beletten van rookgaslekages te worden aangebracht tussen de rookgasafsluiters en de wasinstallatie of in de gasinlaat van de wasinstallatie te worden ingebouwd.

9. a) Een gasregelklep moet worden aangebracht in de inertgas-hoofdtoevoerleiding. Deze klep moet automatisch sluiten zoals voorgeschreven in leden b) en c) van 19 van dit artikel. Bovendien moet deze klep in staat zijn om de stroom van inertgas naar de ladingtanks automatisch te regelen, tenzij middelen zijn voorzien om de snelheid van de in 7 van dit artikel voorgeschreven ventilatoren automatisch te regelen.

b) De klep bedoeld in de a) van dit lid dient te worden geplaatst tegen het voorste schot van de meest voorwaarts gelegen gasveilige ruimte waardoor de inertgas-hoofdtoevoerleiding loopt.

10. a) Ten minste 2 terugslaginrichtingen waarvan één een waterslot dient te zijn, moeten worden aangebracht in de inertgashoofdtoevoerleiding ter voorkoming van het terugstromen van koolwaterstofdampen naar de rookgasafvoering in de ruimten voor machines of naar eender welke gasveilige ruimte, onder alle normale omstandigheden van trim, slagzij of beweging van het schip. Deze middelen moeten geplaatst zijn tussen de automatische klep voorgeschreven in 9 van dit artikel en de meest achterlijk gelegen aansluiting naar een ladingtank of ladingleiding.

b) De middelen bedoeld in de eerste alinea van dit lid moeten in het ladingtankgedeelte aan dek zijn opgesteld.

c) Het waterslot bedoeld in de eerste alinea van dit lid moet door 2 afzonderlijke pompen kunnen worden gevoed, die elk moeten in staat zijn om doorlopend een voldoende toevoer te verzekeren.

d) De inrichting van het waterslot en de bijbehorende voorzieningen dient zodanig te zijn dat een terugstroming van koolwaterstofdampen wordt verhinderd en dat de juiste werking van dit slot onder alle bedrijfsomstandigheden wordt verzekerd.

e) Voorzorgen dienen te worden genomen om zeker te stellen dat het waterslot beschermd is tegen bevrozing, op zodanige wijze echter dat de goede werking van het slot niet wordt aangetast door oververhitting.

f) Een waterafsluitbocht of een andere goedgekeurde inrichting dient eveneens te worden aangebracht in alle bijbehorende water- en afvoerleidingen, evenals in alle ontluchtings- en manometerleidingen die in gasveilige ruimten uitkomen. Middelen moeten voorzien zijn om te beletten dat zulke afsluitbochten door onderdruk worden geledigd.

g) Het dekwaterslot en alle afsluitbochten moeten in staat zijn de terugstroming van koolwaterstofdampen te verhinderen bij een druk gelijk aan de testdruk van de ladingtanks.

h) De tweede inrichting dient een terugslagklep of een gelijkwaardige inrichting te zijn die geschikt is om de terugstroming van dampen of vloeistof te beletten en die voorwaarts van het in de eerste alinea van dit lid voorgeschreven dekwaterslot is aangebracht. Deze inrichting dient van een positief middel tot sluiting te zijn voorzien. Als alternatief voor dit positief middel tot sluiting mag een bijkomende afsluiter worden aangebracht die van zulks een sluitmiddel is voorzien en die voorwaarts van de terugslagklep is geplaatst om het dekwaterslot te kunnen afscheiden van de inertgashoofdtoevoerleiding naar de ladingtanks.

c) Le laveur doit être situé à l'arrière de toutes les citernes à cargaison, de toutes les chambres des pompes à cargaison et de tous les cofferdams séparant ces espaces des locaux de machines de la catégorie A.

7. a) Au moins 2 soufflantes (blowers) doivent être prévues, qui permettent à elles deux, de refouler dans les citernes à cargaison au moins le volume de gaz stipulé au 3 du présent article.

b) Le dispositif à gaz inerte doit être conçu de sorte que la pression maximale qu'il peut exercer sur toute citerne à cargaison ne dépasse pas la pression d'essai de cette citerne.

Des systèmes d'arrêt appropriés doivent être prévus sur les conduites d'aspiration et de refoulement de chaque soufflante. Des dispositions doivent être prises pour permettre la stabilisation du fonctionnement de l'installation à gaz inerte avant que ne commence le déchargement de la cargaison. Si les soufflantes doivent servir au dégazage, leurs prises d'air doivent être munies de joints pleins.

c) Les soufflantes doivent être situées à l'arrière de toutes les citernes à cargaison, de toutes les chambres des pompes à cargaison et de tous les cofferdams séparant ces espaces des locaux de machines de la catégorie A.

8. a) Il convient de veiller particulièrement à la conception et à l'emplacement des laveurs et des soufflantes ainsi que des conduites et installations connexes afin d'empêcher toute fuite de gaz de combustion dans des espaces fermés.

b) Aux fins de la sécurité de l'entretien, un joint hydraulique ou un autre moyen efficace permettant d'empêcher les fuites de gaz de combustion devrait être installé entre les soupapes de carneau et le laveur ou incorporé dans le système d'arrivée de gaz au laveur.

9. a) Une soupape de régulation du gaz doit être installée sur le collecteur de gaz inerte. Cette soupape doit se fermer automatiquement conformément aux prescriptions des alinéas b) et c) du 19 du présent article. Elle devrait également régler automatiquement le débit du gaz inerte vers les citernes à cargaison, à moins que des moyens ne soient prévus pour régler automatiquement la vitesse des soufflantes de gaz inerte requises au 7 du présent article.

b) La soupape mentionnée au a) du présent alinéa doit être située à la cloison avant de l'espace le plus avant à l'abri des gaz que traverse le collecteur de gaz inerte.

10. a) Au moins 2 dispositifs de non-retour dont l'un doit être un joint hydraulique, doivent être prévus dans le collecteur de gaz inerte en vue d'éviter le retour des vapeurs d'hydrocarbures vers les carnaux ou vers tout espace à l'abri des gaz, dans toutes les conditions normales d'assiette, de gîte et de mouvement du navire. Ils doivent être situés entre la soupape automatique prescrite par le 9 du présent article et le raccordement le plus à l'arrière de toute citerne à cargaison ou de tout tuyautage de la cargaison.

b) Les dispositifs mentionnés à l'alinéa a) du présent alinéa doivent être situés dans la tranche des citernes à cargaison sur le pont.

c) Le joint hydraulique mentionné à l'alinéa a) du présent alinéa doit pouvoir être alimenté par 2 pompes séparées, chacune d'entre elles pouvant assurer constamment une alimentation suffisante.

d) L'installation du joint et de ses dispositifs connexes doit être conçue de manière à éviter le retour des vapeurs d'hydrocarbures et à assurer le fonctionnement approprié du joint dans les conditions d'exploitation.

e) On doit veiller à ce que le joint hydraulique soit protégé contre le gel, mais de telle manière que l'échauffement ne porte pas atteinte à l'intégrité du joint.

f) Un siphon ou autre dispositif approuvé doit également être installé sur tous les tuyautages connexes d'alimentation en eau et de vidange ainsi que sur tous les tuyautages de dégagement de gaz ou tuyautages de manomètre aboutissant aux espaces à l'abri des gaz. Des moyens doivent être prévus pour éviter que ces siphons soient vidangés par dépression.

g) Le joint hydraulique sur pont et tous les siphons doivent pouvoir empêcher le retour des vapeurs d'hydrocarbures à une pression égale à la pression d'essai des citernes à cargaison.

h) Le second dispositif doit être un clapet de non-retour ou un dispositif équivalent capable d'empêcher le retour des vapeurs ou des liquides et être installé à l'avant du joint hydraulique sur pont prévu à l'alinéa a) du présent alinéa. Il doit être muni d'un dispositif de fermeture efficace. A titre de remplacement du dispositif de fermeture efficace, on peut installer à l'avant du clapet de non-retour une soupape complémentaire munie d'un tel dispositif de fermeture en vue d'isoler le joint hydraulique sur pont du collecteur de gaz inerte des citernes à cargaison.

i) Als een bijkomende beveiliging tegen mogelijke lekkage van vloeibare of dampvormige koolwaterstoffen vanuit de hoofdleiding aan dek moeten middelen zijn voorzien om het leidinggedeelte begrepen tussen de in alinea *h)* van dit lid voorgeschreven afsluiter met positief middel tot sluiting en de klep bedoeld in 9 van dit artikel op een veilige manier te kunnen ontluichten, wanneer de eerste van de hierboven genoemde kleppen gesloten is.

11. *a)* De inertgashoofdtoevoerleiding mag in twee of meer vertakkingen worden verdeeld voorwaarts van de in 10 van dit artikel voorgeschreven terugslaginrichtingen.

b) (i) De inertgashoofdtoevoerleiding(en) dienen voorzien van aftakleidingen naar elke ladingtank. De aftakleidingen voor het inertgas moeten voorzien worden van afsluiters of gelijkwaardige middelen om iedere tank te kunnen isoleren. Waar afsluiters worden gebruikt dienen zij van een vergrendelingsinrichting voorzien te zijn die onder het toezicht van een verantwoordelijke scheepsofficier moeten staan.

(ii) Aan boord van schepen bestemd voor het afwisselend vervoer van olie en stortladingen moeten de inrichtingen nodig om sloptanks die olie of olieresidu's bevatten te isoleren van andere tanks, bestaan uit blinde flenzen die te allen tijde op hun plaats dienen te blijven wanneer andere ladingen dan olie worden vervoerd, uitgezonderd zoals voorzien in de desbetreffende sectie van de « Richtlijnen voor Inertgassystemen ».

c) Middelen dienen voorzien om ladingtanks te beschermen tegen de invloed van overdrukken of onderdrukken veroorzaakt door thermische veranderingen, wanneer de ladingtanks zijn geïsoleerd van de inertgashoofdtoevoerleiding(en).

d) Pijpleidingsystemen dienen zodanig te zijn geconstrueerd dat accumulatie van lading of water onder alle normale omstandigheden wordt voorkomen.

e) Gepaste inrichtingen moeten worden voorzien om de inertgashoofdtoevoerleiding te kunnen aansluiten aan een externe toevoer van inertgas.

12. De inrichtingen voor het afblazen van alle dampen die uit de ladingtanks worden verdreven tijdens het laden en het ballasten dienen te voldoen aan het bepaalde in 1 van artikel 48 van bijlage IV. Deze inrichtingen moeten bestaan uit één of meer ontluichtingsmasten of een aantal ventilatiekappen met hoge uitstroomsnelheid. De inertgashoofdtoevoerleiding(en) mogen voor het afblazen van deze dampen worden gebruikt.

13. De inrichtingen voor het inert maken, het uitspoelen of het gasvrij maken van ledige tanks voorgeschreven in 2 van dit artikel, dienen ten genoegen van het districtshoofd te zijn en moeten zodanig zijn uitgevoerd dat accumulatie van koolwaterstofdampen in zakken, gevormd door de interne constructiedelen van een tank, tot een minimum wordt herleid, en dat :

a) op een afzonderlijke ladingtank, de gasafvoerleiding, indien aanwezig, zo ver mogelijk verwijderd van de inertgas-/luchtinlaat wordt aangebracht, hierbij rekening houdend met het bepaalde in 1 van artikel 48 van bijlage IV. De inlaatopening van deze afvoerpijpen mag ofwel op de hoogte ofwel op niet meer dan 1 m boven de bodem van de tank zijn gelegen;

b) de dwarsdoorsnede van een gasafvoerleiding zoals bedoeld in *a)* dient zodanig te worden bepaald dat een uittreessnelheid van tenminste 20 m/s kan worden gehandhaafd wanneer eender welke groep van 3 tanks gelijktijdig met inertgas wordt gevuld. Hun uitlaten moeten tenminste 2 m boven dek uitsteken;

c) elke gasuitlaat bedoeld in alinea *b)* van dit lid moet voorzien zijn van gepaste inrichtingen voor het afblinden ervan;

d) (i) Indien een verbinding tussen de inertgashoofdtoevoerleidingen en de cargoleidingen is aangebracht, moeten inrichtingen worden voorzien om een doeltreffende scheiding te verzekeren, rekening houdend met het grote drukverschil dat tussen de twee systemen kan bestaan. Dergelijke inrichting moet bestaan uit twee afsluiters en een inrichting om het deel van de leiding tussen de twee afsluiters op een veilige manier te ontluichten of een inrichting bestaande uit een wegneembaar tussenstuk (spoolpiece) met bijbehorende blinde flenzen;

(ii) de afsluiter die de inertgashoofdtoevoerleiding scheidt van de cargoleiding en die langs de kant van de cargoleiding is aangebracht, dient een terugslagklep te zijn voorzien van een positief middel tot sluiting.

14. *a)* In de inertgashoofdtoevoerleiding dienen één of meer overdruk/onderdruk begrenzingsinrichtingen te worden voorzien om te beletten dat ladingtanks onderworpen worden aan :

(i) een overdruk groter dan de tekstdruk van de ladingtank indien de lading zou worden geladen met het maximaal gespecificeerde debiet en alle andere uitlaten gesloten blijven; of

i) A titre de protection complémentaire contre la fuite éventuelle d'hydrocarbures liquides ou gazeux provenant du collecteur sur pont, on doit prévoir des moyens pour que la partie de la conduite qui est située entre le clapet de non-retour ou la soupape complémentaire muni d'un dispositif de fermeture efficace mentionnée au *h)* du présent alinéa et la soupape de régulation mentionnée au 9 du présent article soit ventilée en toute sécurité lorsque le clapet ou la soupape complémentaire est fermé.

11. *a)* Le collecteur de gaz inerte peut comprendre deux ou plusieurs dérivations à l'avant des dispositifs de non-retour prévus au 10 du présent article.

b) (i) Le(s) collecteur(s) de gaz inerte doit (doivent) être muni(s) d'une dérivation aboutissant à chaque citerne à cargaison. Les dérivations du gaz doivent être munies soit de soupapes d'arrêt, soit de moyens de contrôle équivalents permettant d'isoler chaque citerne. Lorsqu'on installe des soupapes d'arrêt, celles-ci doivent être munies de dispositifs de verrouillage qui doivent être placés sous le contrôle d'un officier responsable à bord du navire.

(ii) A bord des transporteurs mixtes, le dispositif visant à isoler les citernes de décantation contenant des hydrocarbures ou des résidus d'hydrocarbures des autres citernes doit être réalisé par des joints pleins qui demeurent constamment en place lorsque des cargaisons autres que des hydrocarbures sont transportées, sauf disposition prévue à cet effet dans la section pertinente des « Directives sur les dispositifs à gaz inerte ».

c) On doit prévoir des moyens pour protéger les citernes à cargaison contre les effets d'une surpression ou d'une dépression causée par des variations thermiques lorsque les citernes à cargaison sont isolées de ou des collecteurs de gaz inerte.

d) Les circuits de tuyautages doivent être conçus de manière à empêcher dans toutes les conditions normales, l'accumulation de cargaison ou d'eau dans les canalisations.

e) Des dispositifs appropriés doivent être prises pour permettre de relier le collecteur de gaz inerte à un approvisionnement extérieur de gaz inerte.

12. Les dispositifs relatifs au dégagement de toutes les vapeurs provenant des citernes à cargaison au cours du chargement et du ballastage doivent satisfaire aux dispositions du 1 de l'article 48 de l'annexe IV. Ces dispositions doivent comprendre soit un ou plusieurs mâts de dégagement, soit un certain nombre de vannes de dégagement à grande vitesse. Le(s) collecteur(s) de gaz inerte peut (peuvent) être utilisé(s) aux fins d'un tel dégagement.

13. Les dispositifs de mise en atmosphère inerte, de balayage ou de dégazage des citernes vides, prescrites au 2 du présent article, doivent être jugés satisfaisants par le chef de district et doivent être conçus de manière que l'accumulation des vapeurs d'hydrocarbures dans les poches formées par la structure interne d'une citerne, soit réduite le plus possible et que :

a) dans chaque citerne à cargaison, le tuyau de sortie de gaz, s'il y en a un, soit placé aussi loin que possible de l'entrée de gaz inerte/ d'air et soit conforme aux dispositions du 1 de l'article 48 de l'annexe IV. L'entrée de ces tuyaux de décharge peut être située soit au niveau du pont, soit à une distance du fond de la citerne ne dépassant pas 1 m;

b) la section du tuyau de sortie de gaz mentionné au *a)* doit être déterminé de telle manière qu'une vitesse d'éjection d'au moins 20 m/sec soit maintenue, lorsque 3 citernes quelconques sont alimentées simultanément en gaz inerte. L'orifice des tuyaux de sortie ne doit pas se trouver à une hauteur de moins de 2 m au-dessus du niveau du pont;

c) chaque sortie de gaz mentionnée à l'alinéa *b)* du présent alinéa doit être munie de dispositifs d'obturation appropriés;

d) (i) si on installe une liaison entre les collecteurs de gaz inerte et le circuit de tuyautages de la cargaison, on doit prendre des dispositions en vue d'assurer une isolation efficace compte tenu de la différence importante de pression qui peut exister entre les circuits. Ces dispositions devraient consister à installer deux soupapes d'arrêt avec un dispositif permettant de ventiler en toute sécurité l'espace se trouvant entre les soupapes ou un dispositif comprenant une manchette de raccordement et des brides d'obturation connexes;

(ii) la soupape séparant le collecteur de gaz inerte du collecteur de cargaison et qui est du côté du collecteur de cargaison doit être une soupape de non-retour munie d'un moyen de fermeture direct.

14. *a)* Un ou plusieurs appareils limiteurs de pression/dépression doivent être prévus sur le collecteur de gaz inerte afin d'empêcher que les citernes à cargaison soient soumises à :

(i) une pression supérieure à la pression d'essai de la citerne à cargaison, si la cargaison était chargée au débit maximal prévu et que toutes les autres sorties demeurent fermées; ou

(ii) een onderdruk groter dan 700 mm waterkolom indien de lading zou worden gelost met het maximaal voorziene debiet van de lading pompen en de inertgas ventilator(en) uitvallen.

b) De plaatsing en de bouw van de in alinea a van dit lid voorgeschreven inrichtingen dienen in overeenstemming te zijn met 1 van artikel 48 van bijlage IV.

15. Middelen moeten zijn voorzien voor ononderbroken aanduiding van de temperatuur en de druk van het inertgas aan de perskant van de gasventilatoren wanneer deze in bedrijf zijn.

16. a) Instrumenten moeten zijn aangebracht, die :

(i) de druk van het inertgas in de hoofdtoevoerleiding(en) voorwaarts van de terugslaginrichtingen, vereist in 10, a) van dit artikel, en

(ii) het zuurstofgehalte van het inertgas in de hoofdtoevoerleiding aan de afvoerszijde van de gasventilator voortdurend aangeven en ononderbroken vastleggen gedurende de gehele tijd dat inertgas wordt geleverd.

b) De in alinea a) van dit lid vermelde instrumenten moeten in de ladingcontrolekamer, indien aanwezig, worden opgesteld. In het geval waar geen ladingcontrolekamer voorhanden is, moeten zij worden opgesteld op een plaats die gemakkelijk bereikbaar is voor de officier belast met het toezicht op de ladingbehandeling.

c) Bovendien moeten meters worden aangebracht :

(i) op de brug om voortdurend de druk aan te duiden, bedoeld in alinea a (i) van dit lid en aan boord van schepen bestemd voor het afwisselend vervoer van olie en stortladingen, de druk in de sloptanks, telkens wanneer deze afgezonderd zijn van de inertgashoofdtoevoerleiding, en

(ii) in de machinecontrolekamer of in de ruimten voor machines om het zuurstofgehalte, bedoeld in alinea a, (ii) van dit lid aan te duiden.

17. Draagbare instrumenten ter bepaling van het zuurstofgehalte en het gehalte aan ontvlambare dampen moeten aan boord aanwezig zijn. Bovendien moeten gepaste voorzieningen worden getroffen aan elke ladingtank zodat de toestand van de tankatmosfeer met behulp van deze draagbare instrumenten kan bepaald worden.

18. Gepaste voorzieningen moeten worden getroffen voor de nul en spancalibratie van de vaste en de draagbare instrumenten voor meting van de gasconcentratie, vermeld in 16 en 17 van dit artikel.

19. a) Hoorbare en zichtbare alarmen moeten zijn aangebracht die waarschuwen voor :

(i) lage waterdruk of laag waterdebiet naar de wasinstallatie vermeld in 6, a van dit artikel;

(ii) hoge waterstand in de wasinstallatie vermeld in 6, a van dit artikel;

(iii) hoge temperatuur van het inertgas voorgeschreven in 15 van dit artikel;

(iv) defect aan de gasventilator(en) vermeld in 7 van dit artikel;

(v) zuurstofgehalte boven 8 volume percent voorgeschreven in 16, a (ii) van dit artikel;

(vi) uitvallen van de voeding van het automatisch regelsysteem van de gasregelklep en van de aanwijsinstrumenten, respectievelijk vermeld in 9 en 16.a) van dit artikel;

(vii) lage waterstand in het waterslot vermeld in 10.a) van dit artikel;

(viii) gasdruk beneden 100 mm waterkolom vermeld in 16, a) van dit artikel. Aan boord van schepen ingericht voor het afwisselend vervoer van olie en stortladingen dient de alarminrichting zodanig te zijn opgevat dat wordt zeker gesteld dat de druk in de sloptanks doorlopend kan worden gecontroleerd;

(ix) hoge gasdruk zoals vermeld in 16, a) (i) van dit artikel

b) De inertgasventilatoren moeten automatisch kunnen worden gestopt en de gasregelklep worden gesloten wanneer van te voren vastgestelde grenswaarden met betrekking tot het bepaalde in alinea a) (i), a) (ii), en a) (iii) van dit lid, worden bereikt.

c) De gasregelklep moet automatisch kunnen worden gesloten met betrekking tot het bepaalde in alinea a), (iv) van dit lid.

d) Met betrekking tot het bepaalde in alinea a), (v) van dit lid, dienen onmiddellijk maatregelen te worden getroffen om de kwaliteit van het gas te verbeteren wanneer het zuurstofgehalte van het inertgas 8 volume percent overtreft. Tenzij de kwaliteit van het gas verbetert, moeten alle verrichtingen met betrekking tot de ladingtanks worden gestaakt, ten einde toetreding van lucht in de tanks te voorkomen en dient de afsluiter, vermeld in 10, h) van dit artikel, te worden gesloten.

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

b) L'emplacement et la conception des dispositifs mentionnés au a) du présent alinéa doivent être conformes aux dispositions du 1 de l'article 48 de l'annexe IV.

15. On doit prévoir des moyens pour indiquer de façon continue la température et la pression de gaz inerte au refoulement des soufflantes de gaz, lorsqu'elles fonctionnent.

16. a) Des appareils doivent être installés pour indiquer de façon continue et enregistrer en permanence, lorsque du gaz inerte est fourni :

(i) la pression dans le ou les collecteurs de gaz inerte à l'avant de ou des dispositif(s) de non-retour requis à l'alinéa a) du 10 du présent article, et

(ii) la teneur en oxygène du gaz inerte dans le collecteur de gaz inerte, au refoulement de la soufflante.

b) Les dispositifs mentionnés au a) du présent alinéa doivent être situés dans la salle de commande de la cargaison, s'il en est prévu une. Dans le cas où il n'est pas prévu de salle de commande de la cargaison, ils doivent être situés dans un endroit d'accès facile pour l'officier responsable des opérations de la cargaison.

c) En outre, on doit installer des indicateurs :

(i) sur la passerelle de navigation, pour indiquer en permanence la pression mentionnée au sous-alinéa (i) du a) du présent alinéa et la pression dans les citernes de décantation des transporteurs mixtes, chaque fois que ces citernes sont isolées du collecteur de gaz inerte, et

(ii) dans la salle de commande des machines ou dans les locaux de machines pour indiquer la teneur en oxygène mentionnée au sous-alinéa (ii) du a) du présent alinéa.

17. Des appareils portatifs permettant de mesurer la concentration en oxygène et en vapeurs inflammables doivent être prévus. En outre, des dispositions appropriées doivent être prises dans chaque citerne à cargaison de sorte que l'état de l'atmosphère de la citerne puisse être déterminé à l'aide de ces instruments portatifs.

18. On doit prévoir des moyens appropriés pour l'étalonnage du zéro et de la pleine échelle des instruments fixes et portatifs de mesure de la concentration en gaz, qui sont mentionnés aux 16 et 17 du présent article.

19. a) On doit prévoir des alarmes sonores et visuelles qui se déclenchent dans les cas suivants :

(i) faible pression de l'eau ou faible débit de l'eau vers le laveur de gaz mentionné à l'alinéa a) du 6 du présent article;

(ii) niveau élevé de l'eau dans le laveur de gaz mentionné à l'alinéa a) du 6 du présent article;

(iii) température élevée de gaz mentionnée au 15 du présent article;

(iv) défaillance de la ou des soufflantes de gaz inerte mentionnées au 7 du présent article;

(v) teneur en oxygène supérieure à 8 % en volume, ainsi qu'il est mentionné au sous-alinéa a), (ii) du 16 du présent article;

(vi) défaillance de l'alimentation en énergie du système de commande automatique de la soupape de régulation de gaz et des indicateurs mentionnés respectivement au 9 et à l'alinéa a) du 16 du présent article;

(vii) faible niveau d'eau dans le joint hydraulique mentionné à l'alinéa a) du 10 du présent article;

(viii) pression de gaz inférieure à une colonne d'eau de 100 mm ainsi qu'il est mentionné à l'alinéa a) du 16 du présent article. Le dispositif d'alarme doit être conçu de telle manière que la pression dans les citernes de décantation à bord des transporteurs mixtes puisse être contrôlée constamment :

(ix) pression de gaz élevée, ainsi qu'il est mentionné au sous-alinéa a) (i) du 16 du présent article.

b) Il doit être prévu un arrêt automatique des soufflantes de gaz et une fermeture de la soupape de régulation du gaz lorsque les limites prédéterminées visées aux sous-alinéas a), (i), a), (ii) et a), (iii) du présent alinéa sont atteintes.

c) Il doit être prévu une fermeture automatique de la soupape de régulation du gaz dans le contexte du sous-alinéa a), (iv) du présent alinéa.

d) En ce qui concerne le sous-alinéa a), (v) du présent alinéa, lorsque la teneur en oxygène du gaz inerte est supérieure à 8 % en volume, des mesures immédiates doivent être prises pour améliorer la qualité du gaz. Si la qualité du gaz n'est pas améliorée, toutes les opérations liées aux citernes à cargaison doivent être suspendues afin d'éviter l'admission d'air dans les citernes et la soupape d'isolation mentionnée à l'alinéa h), du 10 du présent article doit être fermée.

e) De alarminrichtingen voorgeschreven in alinea a), (v); a), (vi) en a), (viii) van dit lid dienen aangebracht in de ruimte voor machines en in de ladingcontrolekamer, indien aanwezig, maar in ieder geval op een zodanige plaats dat zij onmiddellijk kunnen worden waargenomen door verantwoordelijke leden van de bemanning.

f) Met betrekking tot het bepaalde in alinea a), (vii) van dit lid dient ten genoegen van het districtshoofd te worden aangetoond dat te allen tijde een voldoende reserve water voorhanden is en dat de voorwaarden voor het automatisch tot standbrengen van het waterslot, wanneer geen inertgas wordt toegevoerd, voldaan zijn. Het hoorbaar en zichtbaar alarm op te lage waterstand in het waterslot moet in bedrijf zijn wanneer geen inertgas wordt aangevoerd.

g) Een hoorbare alarminrichting, onafhankelijk van deze voorgeschreven in alinea a), (viii) van dit lid of een inrichting die de ladingspompen automatisch kan stoppen, dient te worden voorzien welke in werking treedt wanneer in de inertgashoofdtoevoerleiding(en) van te voren vastgestelde grenswaarden voor te lage druk worden bereikt.

20. Alle bestaande tankschepen die overeenkomstig artikel 30 van deze bijlage met een inertgassysteem moeten uitgerust zijn, dienen aan de voorschriften van dit artikel te voldoen, uitgezonderd dat :

a) inertgassystemen die aan boord van zulk een tanker zijn aangebracht vóór 1 juni 1981 niet moeten voldoen aan de volgende leden :

3, b); 6, c); 7, c); 8, b); 10, b); 10, g); 10, i); 11, c); 11, d); 13, b); 13, d) (ii) en 19, g).

b) inertgassystemen die aan boord van zulk een tanker zijn aangebracht op of na 1 juni 1981 niet moeten voldoen aan de volgende leden :

3, b); 6, c); 7, c) en 13, b).

21. Aan boord moeten één of meerdere gedetailleerde handleidingen aanwezig zijn waarin de bedrijfs-, de veiligheids- en de onderhoudsvorschriften van het inertgassysteem worden behandeld evenals de gevaren voor de gezondheid eigen aan het inertgassysteem en zijn gebruik in het ladingtanksysteem. Deze handleiding(en) moet(en) richtlijnen omvatten met betrekking tot de te volgen procedures in geval van defect of het uitvallen van het inertgassysteem. »

Art. 61 Artikel 15 van bijlage VI bij hetzelfde besluit wordt door de volgende bepaling vervangen :

« 1. Middelen om aan te geven dat de motoren van elektrische en elektrohydraulische stuurinrichtingen in bedrijf zijn moeten op de brug en op een geschikte controlepost van het hoofdvoorstuwingswerktuig zijn aangebracht.

2. a) Elke elektrische en elektrohydraulische stuurinrichting, die één of meer drijfkraachteenheden omvat, moet ten minste door 2 verschillende stroomkringen, rechtstreeks gevoed vanaf het hoofdschakelbord, worden bediend. Eén van de stroomkringen echter mag via het noodschakelbord worden gevoed. Een elektrische of elektrohydraulische hulpstuurinrichting verbonden met een elektrische of elektrohydraulische hoofdstuurinrichting mag worden aangesloten aan één van de stroomkringen die de hoofdstuurinrichting voedt. De stroomkringen die een elektrische of een elektrohydraulische stuurinrichting voeden moeten voldoende ruim zijn bemeten om alle motoren te voeden die hierop gelijktijdig kunnen worden aangesloten en gelijktijdig moeten kunnen werken.

b) Deze stroomkringen en motoren moeten tegen kortsluiting zijn beveiligd en worden voorzien van een overbelastingsalarm. Indien aanwezig moet een beveiliging tegen te hoge stromen, met inbegrip van startstromen, worden afgesteld op een waarde die niet lager is dan het dubbele van de vollaststroom van de beschermde motor of stroomkring en zodanig zijn ingericht dat de vereiste startstromen worden doorgelaten. Indien een 3-fasige voeding wordt gebruikt, dient een alarm te worden voorzien dat aanduidt wanneer één van de fasen uitvalt. De alarmen vereist ingevolge het bepaalde in dit artikel moeten zowel hoorbaar als zichtbaar zijn en op een opvallende plaats in de ruimte voor machines of in de controlepost van waaruit het hoofdvoorstuwingswerktuig normaal wordt bediend, zijn aangebracht.

c) Wanneer aan boord van een schip van minder dan 1 600 ton een hulpstuurinrichting, die ingevolge het bepaalde van artikel 40, 5, c), van dit besluit werktuiglijk moet worden bewogen, niet elektrisch wordt in werking gesteld of door een elektrische motor wordt in beweging gebracht, die in de eerste plaats bestemd is voor andere diensten, mag de hoofdstuurinrichting door één stroomkring vanaf het hoofdschakelbord worden gevoed. Indien de hulpstuurinrichting in werking wordt gesteld door zulk een motor, kan het districtshoofd een afwijking toestaan van het bepaalde in b) indien de beveiligingsinrichtingen naar zijn oordeel toegekend zijn en indien aan de in artikel 40, 6, a en b, en 8, c, bepaalde voorwaarden zoals toepasselijk op een hulpstuurinrichting is voldaan. »

e) Les alarmes prescrites par les sous-alinéas a), (v); a), (vi) et a), (viii) du présent alinéa doivent être installées dans le compartiment des machines et dans la salle de commande de la cargaison, s'il est prévu une, mais dans tous les cas, à un endroit où elles peuvent être immédiatement perçues par les membres responsables de l'équipage.

f) En ce qui concerne le sous-alinéa a), (vii) du présent alinéa, le chef de district doit s'assurer de l'existence constante d'une réserve suffisante d'eau et que les conditions permettant la formation automatique du joint hydraulique lors de l'interruption du débit du gaz sont satisfaites. L'alarme sonore et visuelle en cas de faible niveau d'eau dans le joint hydraulique doit fonctionner lorsque du gaz inerte n'est pas fourni.

g) Un système d'alarme sonore indépendant de celui prévu au sous-alinéa a), (viii) du présent alinéa ou l'arrêt automatique des pompes à cargaison doit être prévu lorsque des limites prédéterminées de faible pression dans le ou les collecteurs de gaz inerte sont atteintes.

20. Tous les navires-citernes existants qui, conformément à l'article 30 de cette annexe, sont tenus d'avoir un dispositif à gaz inerte, doivent satisfaire aux prescriptions du présent article, sauf pour ce qui suit :

a) les dispositifs à gaz inerte qui sont déjà installés à bord de ces navires-citernes avant le 1er juin 1981 ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions des alinéas suivants :

3, b); 6, c); 7, c); 8, b); 10, b); 10, g); 10, i); 11, c); 11, d); 13, b); 13, d) (ii) et 19, g).

b) les dispositifs à gaz inerte installés à bord de ces navires-citernes au mois de juin 1981 ou, qui le seront ultérieurement ne sont pas tenus de satisfaire aux dispositions des alinéas suivants :

3, b); 6, c); 7, c) et 13, b).

21. On doit prévoir à bord un ou plusieurs manuels d'instructions détaillées portant sur le fonctionnement, la sécurité et l'entretien du dispositif à gaz inerte ainsi que la prévention des risques qu'il présente pour la santé dans le cadre de son utilisation dans le système des citernes à cargaison. Ce(s) manuel(s) doit (doivent) comprendre des directives sur les méthodes à suivre en cas de défaut ou de défaillance du dispositif à gaz inerte. »

Art. 61 L'article 15 de l'annexe VI du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 1. Des moyens pour indiquer que les moteurs des appareils à gouverner électriques et électro-hydrauliques sont en fonctionnement doivent être installés sur la passerelle et sur un poste de contrôle convenable de la machine propulsive principale.

2. a) Chaque appareil à gouverner électrique et électro-hydraulique, comprenant un ou plusieurs groupes moteurs, doit être desservi par au moins 2 circuits différents, venant directement du tableau principal. L'un des circuits peut passer par le tableau de secours. Un appareil à gouverner auxiliaire électrique ou électro-hydraulique lié à un appareil à gouverner principal électrique ou électro-hydraulique peut être raccordé à un des circuits qui alimente l'appareil à gouverner principal. Les circuits qui alimentent un appareil à gouverner électrique ou électro-hydraulique doivent être convenablement dimensionnés pour alimenter tous les moteurs qui peuvent lui être raccordés simultanément et doivent pouvoir fonctionner simultanément.

b) Ces circuits et moteurs doivent être protégés contre les courts-circuits et sont pourvus d'une alarme de surcharge. Les dispositifs de protection contre les surintensités, y compris les courants de démarrage, lorsqu'il en existe, doivent entrer en action lorsque le courant est au moins égal au double du courant à pleine charge du moteur ou du circuit protégé et être conçus de manière à laisser passer les courants de démarrage appropriés. Lorsqu'on utilise une source triphasée, il convient de prévoir un avertisseur qui indiquera la défaillance de l'une quelconque des phases d'alimentation. Les avertisseurs prescrits au présent article doivent être des avertisseurs à la fois sonores et visuels installés à un emplacement, dans les locaux des machines principales ou au poste de commande habituel des machines principales où ils peuvent être facilement observés.

c) A bord des navires d'une jauge brute inférieure à 1 600 tonneaux, si un appareil à gouverner auxiliaire qui, aux termes des dispositions de l'article 40, 5, c), du présent arrêté, doit être actionné par une source d'énergie n'est pas actionné par une source d'énergie électrique ou est actionné par un moteur électrique destiné principalement à d'autres services, l'appareil à gouverner principal peut être alimenté par un seul circuit venant du tableau principal. Lorsqu'un tel moteur est utilisé pour actionner cet appareil à gouverner auxiliaire, le chef de district peut autoriser une dérogation au b), si les dispositifs de protection sont à son avis satisfaisants et si les conditions prévues à l'article 40, 6, a et b, et 8, c, applicables aux appareils à gouverner auxiliaires, sont réunies. »

Art. 62. De artikelen 5 en 6 van bijlage XIII bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 10 juli 1981, worden opgeheven.

Art. 63. § 1. In artikel 18 van bijlage XIX bij hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 november 1978 wordt op het einde van 3.a) het leesteken « ; » vervangen door het leesteken « , ».

§ 2. De 3.a) van hetzelfde artikel wordt met de volgende bepaling aangevuld :

« behalve in het geval van vlaszaad en van ander zaad met gelijkwaardige hoedanigheden; ».

Art. 64. Bijlage XXIV van hetzelfde besluit, gewijzigd door de bijlagen aan de koninklijke besluiten van 12 juni 1975, 24 november 1978 en 10 juli 1981 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage aan dit besluit.

Art. 65. Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 28 maart 1984.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,

H. DE CROO

Bijlage

Enig artikel 1.

§ 1. In de bijlage XXIV wordt de tekst onder I vervangen door de volgende bepalingen :

- « I. Internationale scheepscertificaten :
- 1. Veiligheidscertificaat voor passagiersschip.
- 2. Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip.
- 3. Bijvoegsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip.
- 4. Aanhangsel aan veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip.
- 5. Uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip.
- 6. Bijvoegsel aan het uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip.
- 7. Aanhangsel aan uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip.
- 8. Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij.
- 9. Bijvoegsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij.
- 10. Aanhangsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij.
- 11. Radiotelegrafie veiligheidscertificaat voor vrachtschip.
- 12. Radiotelefonie veiligheidscertificaat voor vrachtschip.
- 13. Veiligheidscertificaat voor reactorpassagiersschip.
- 14. Veiligheidscertificaat voor reactorvrachtschip.
- 15. Certificaat van vrijstelling.
- 16. Internationaal certificaat van uitwatering.
- 17. Internationaal certificaat van uitwatering af te leveren door een classificatiemaatschappij.
- 18. Internationaal certificaat van vrijstelling betreffende de uitwatering. »

§ 2. In dezelfde bijlage wordt na het model van « Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip » het volgende model van « Bijvoegsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip » ingevoegd.

Art. 62. Les articles 5 et 6 de l'annexe XIII du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 10 juillet 1981, sont abrogés.

Art. 63. § 1er. A la fin de 3.a) de l'article 18 de l'annexe XIX du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 24 novembre 1978, le signe de ponctuation « ; » est remplacé par le signe de ponctuation « , ».

§ 2. Le 3.a) du même article de la même annexe est complété comme suit :

« sauf dans le cas des graines de lin et d'autres graines ayant des propriétés analogues; »

Art. 64. L'annexe XXIV du même arrêté, modifiée par les annexes aux arrêtés royaux des 12 juin 1975, 24 novembre 1978 et 10 juillet 1981, est modifiée conformément à l'annexe du présent arrêté.

Art. 65. Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 28 mars 1984.

BAUDOIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,

H. DE CROO

Annexe

Article unique.

§ 1. A l'annexe XXIV, le texte sous I est remplacé par les dispositions suivantes :

- « I. Certificats internationaux pour navires :
- 1. Certificat de sécurité pour navire à passagers.
- 2. Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.
- 3. Supplément au certificat de sécurité de construction pour navire de charge.
- 4. Appendice au certificat de sécurité de construction pour navire de charge.
- 5. Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.
- 6. Supplément au certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.
- 7. Appendice au certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.
- 8. Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, à délivrer par une société de classification.
- 9. Supplément au certificat de sécurité de construction pour navire de charge, à délivrer par une société de classification.
- 10. Appendice au certificat de sécurité de construction pour navire de charge, à délivrer par une société de classification.
- 11. Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge.
- 12. Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge.
- 13. Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers.
- 14. Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge.
- 15. Certificaat d'exemption.
- 16. Certificat international de franc-bord.
- 17. Certificat international de franc-bord, à délivrer par une société de classification.
- 18. Certificat international d'exemption pour le franc-bord. »

§ 2. Dans la même annexe, le modèle suivant du « Supplément au certificat de sécurité de construction pour navire de charge » est inséré après le modèle du « Certificat de sécurité de construction pour navire de charge. »

Koninkrijk België

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
EN VAN DE BINNENVAART

(Wapen)

Bijvoegsel bij het

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR VRACHTSCHIP Nr.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974.

Naam van het schip	Roepnaam	Thuishaven	Laadvermogen van het schip (metrische ton)	Bouwjaar

Scheepstype :

- Tankschip dat ruwe olie vervoert (*)
- Tankschip dat aardolieprodukten, geen ruwe olie zijnde, vervoert (*)
- Tankschip dat ruwe olie/andere aardolieprodukten vervoert (*)
- Vrachtschip, geen tankschip zijnde, dat aardolieprodukten vervoert (*)

Datum van het bouwkontraat of van het kontraat van een ingrijpende verandering of wijziging

Datum waarop de kiel werd gelegd of datum waarop het schip zich in een gelijkaardige toestand bevond of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd aangevat

Leveringsdatum of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd beëindigd

De ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, door de Belgische Regering behoorlijk gemachtigd dit certificaat af te leveren, verklaart :

dat bovenvermeld schip werd onderzocht overeenkomstig de bepalingen gesteld in voorschrift 10 van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, en

dat het onderzoek aantoonde dat de toestand van de romp, de werktuigen en toebehoren zoals omschreven in het hiervoor genoemde voorschrift, in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de voorschriften van voornoemd Protocol.

Dit certificaat blijft geldig tot
onder voorbehoud van tussentijdse onderzoeken om de

Dit certificaat is uitgereikt namens de Belgische Regering.

Uitgereikt te, de 19..

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

(*) Doorhalen wat niet past.

Dit bijvoegsel moet blijvend worden gehecht aan het Veiligheidsconstructiecertificaat voor Vrachtschip.

TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

Ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, verklaart dat een tussentijds onderzoek zoals voorzien in voorschrift 10 van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, heeft plaatsgevonden, waarbij is gebleken dat het schip voldeed aan de van toepassing zijnde eisen van voornoemd Protocol.

Te, de 19..

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Te, de 19..

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Te, de 19..

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Te, de 19..

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Royaume de Belgique

MINISTRE DES COMMUNICATIONS

ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

(Armes)

Supplément au

CERTIFICAT DE SECURITE DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE N°

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire :

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut (*)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (*)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (*)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (*)

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, dûment autorisé par le Gouvernement belge à délivrer le présent certificat, certifie :

que le navire susvisé a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et

qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites intermédiaires prévues à intervalles de

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement belge.

Délivré à, le 19...

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

(*) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.

VISITE INTERMEDIAIRE

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, certifie que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit Protocole.

A, le 19...

Prochaine visite intermédiaire prévue

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

A, le 19...

Prochaine visite intermédiaire prévue

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

A, le 19...

Prochaine visite intermédiaire prévue

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

A, le 19...

Prochaine visite intermédiaire prévue

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

§ 3. In dezelfde bijlage wordt na het model van « Bijvoegsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip », bedoeld in § 2, het volgende model van « Aanhangsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip » ingevoegd.

§ 3. A la même annexe, le modèle suivant de l'« Appendice au certificat de sécurité de construction pour navire de charge » est inséré après le modèle du « Supplément au certificat de sécurité de construction pour navire de charge », visé au § 2

Koninkrijk België

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
EN VAN DE BINNENVAART

(Wapen)

Aanhangsel aan het
VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR VRACHTSCHIP Nr.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (1)

Naam van het schip	Roepnaam	Brutotonnenmaat	Bouwjaar

In uitvoering van voorschrift 6 (b) van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Solas Protocol) heeft de Belgische Regering :

- verplichte jaarlijkse onderzoeken (2) (3)
- onvoorziene inspecties (2)

opgelegd.

De ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, door de Belgische Regering behoorlijk gemachtigd dit aanhangsel af te leveren, verklaart dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 6 (b) van hoofdstuk I van het Solas Protocol en de bijbehorende bepalingen van de bijlage aan de Resolutie A.413 (XI) behoorlijk is onderzocht.

1ste verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
1ste onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie

2e verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
2e onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie

3e verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
3e onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie

4e verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
4e onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie

Dit aanhangsel is uitgereikt namens de Belgische Regering

Uitgereikt te, de 19...

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Noot : (1) Dit aanhangsel moet gehecht worden aan een Solas 1974 Certificaat, of aan het nog geldig zijnde Solas 1960 Certificaat en vervalt op dezelfde dag als het Certificaat waaraan het is gehecht.

(2) Doorhalen wat niet past.

(3) Een tussentijds onderzoek, doch niet een onvoorziene inspectie, mag in de plaats komen van een verplicht jaarlijks onderzoek.

Royaume de Belgique

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

(Armes)

Appendice au

CERTIFICAT DE SECURITE DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE N°

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. (1)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Tonnage brut	Année de construction

En vertu de la règle 6 (b) du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole Solas), le Gouvernement belge a imposé :

- des visites annuelles obligatoires (2)(3)
- des inspections inopinées (2)

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, dûment autorisé par le Gouvernement belge à délivrer le présent appendice, certifie que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la règle 6 (b) du chapitre I du Protocole Solas et aux dispositions appropriées de l'annexe à la Résolution A.413 (XI).

1^{re} visite annuelle obligatoire (2)(3)
1^{re} inspection inopinée (2)

A, le 19...
Le chef de district du service de l'inspection maritime,

2^e visite annuelle obligatoire (2)(3)
2^e inspection inopinée (2)

A, le 19...
Le chef de district du service de l'inspection maritime,

3^e visite annuelle obligatoire (2)(3)
3^e inspection inopinée (2)

A, le 19...
Le chef de district du service de l'inspection maritime,

4^e visite annuelle obligatoire (2)(3)
4^e inspection inopinée (2)

A, le 19...
Le chef de district du service de l'inspection maritime,

Cet appendice est délivré sous l'autorité du Gouvernement belge.

Délivré à, le 19 ..

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

Note : (1) Cet appendice doit être joint à un certificat Solas 1974, ou à un certificat Solas 1960 encore valable et expire le même jour que le certificat auquel il est joint.

(2) Rayer les mentions inutiles.

(3) Une visite intermédiaire, mais pas une inspection inopinée, peut remplacer une visite annuelle obligatoire.

§ 4. In dezelfde bijlage wordt na het model van « Uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip » het volgende model van « Bijvoegsel aan het uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip » ingevoegd.

§ 4. Dans la même annexe, le modèle suivant du « Supplément au certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge » est inséré après le modèle du « Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ».

Koninkrijk België

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
EN VAN DE BINNENVAART

(Wapen)

Bijvoegsel bij het

UITRUSTINGSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT VO R VRACHTSCHIP Nr.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974.

Naam van het schip	Roepnaam	Thuishaven	Laadvermogen van het schip (metrische ton)	Bouwjaar

Scheepstype :

- Tankschip dat ruwe olie vervoert (*)
- Tankschip dat aardolieprodukten, geen ruwe aardolie zijnde, vervoert (*)
- Tankschip dat ruwe olie/andere aardolieprodukten vervoert (*)
- Vrachtschip, geen tankschip zijnde, dat aardolieprodukten vervoert (*)

Datum van het bouwcontract of van het contract van een ingrijpende verandering of wijziging

Datum waarop de kiel werd gelegd of datum waarop het schip zich in een gelijkaardige toestand bevond of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd aangevat

Leveringsdatum of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd beëindigd

De ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, door de Belgische Regering behoorlijk gemachtigd dit certificaat af te leveren, verklaart :

dat bovenvermeld schip werd onderzocht overeenkomstig de bepalingen gesteld in voorschrift 8 van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, en

dat het onderzoek aantoonde dat de toestand van de veiligheidsuitrusting, zoals omschreven in het hiervoor genoemde voorschrift, in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de voorschriften van voornoemd Protocol.

Dit certificaat blijft geldig tot
onder voorbehoud van tussentijdse onderzoeken om de

Dit certificaat is uitgereikt namens de Belgische Regering.

Uitgereikt te, de 19...

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

(*) Doorhalen wat niet past.

Dit bijvoegsel moet blijvend worden gehecht aan het Uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip.

TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

Ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie verklaart dat, een tussentijds onderzoek zoals voorzien in voorschrift 10 van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee, 1974, heeft plaatsgevonden, waarbij is gebleken dat het schip voldeed aan de van toepassing zijnde eisen van voornoemd Protocol.

Te, de 19...

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Te, de 19...

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

In overeenstemming met het bepaalde van Voorschrift 14 van het Verdrag, wordt de geldigheid van dit Certificaat verlengd tot

Te, de 19...

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Royaume de Belgique

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

(Armes)

Supplément au

CERTIFICAT DE SECURITE DU MATERIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE N°

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire :

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut (*)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (*)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (*)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (*)

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, dûment autorisé par le Gouvernement belge à délivrer le présent certificat, certifie :

que le navire susvisé a été visité conformément aux dispositions de la règle 8 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et

qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état du matériel de sécurité tel qu'il est défini dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites intermédiaires prévues à intervalles de

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement belge.

Délivré à, le 19...

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

(*) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.

VISITE INTERMEDIAIRE

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime certifie que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

A, le 19...

Prochaine visite intermédiaire prévue

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

A, le 19...

Prochaine visite intermédiaire prévue

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

A, le 19 ..

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

§ 5. In dezelfde bijlage wordt na het model van « Bijvoegsel aan het uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip » bedoeld in § 4, het volgende model van « Aanhangsel aan het uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip » ingevoegd.

§ 5. Dans la même annexe, le modèle suivant de l'« Appendice au certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge » est inséré après le modèle du « Supplément au certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge », visé au § 4.

Koninkrijk België

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
EN VAN DE BINNENVAART

(Wapen)

Aanhangsel aan het

UITRUSTINGSVEILIGHEIDSCERTIFICAAT VOOR VRACHTSCHIP Nr.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (1)

Naam van het schip	Roepnaam	Bruyotonnenmaat	Bouwjaar

In uitvoering van voorschrift 6 (b) van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Solas Protocol) heeft de Belgische Regering :

- verplichte jaarlijkse onderzoeken (2) (3)
- onvoorziene inspecties (2)

opgelegd.

De ondergetekende, districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie, door de Belgische Regering behoorlijk gemachtigd dit aanhangsel af te leveren, verklaart dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 6 (b) van hoofdstuk I van het Solas Protocol en de bijbehorende bepalingen van de bijlage aan de Resolutie A.413 (XI) behoorlijk is onderzocht.

Verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)

Te, de 19...

Onvoorziene inspectie (2)

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie

Dit aanhangsel is uitgereikt namens de Belgische Regering

Uitgereikt te, de 19...

Het districtshoofd van de dienst van de zeevaartinspectie,

Noot : (1) Dit aanhangsel moet gehecht worden aan een Solas 1974 Certificaat, of aan het nog geldig zijnde Solas 1960 Certificaat en vervalt op dezelfde dag als het Certificaat waaraan het is gehecht.
(2) Doorhalen wat niet past.
(3) Een tussentijds onderzoek, doch niet een onvoorziene inspectie, mag in de plaats komen van een verplicht jaarlijks onderzoek.

Royaume de Belgique

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

(Armes)

Appendice au

CERTIFICAT DE SECURITE DU MATERIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE N°

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. (1)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Tonnage brut	Année de construction

En vertu de la règle 6 (b) du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole Solas) le Gouvernement belge a imposé :

- des visites annuelles obligatoires (2)(3)
- des inspections inopinées (2)

Le soussigné, chef de district du service de l'inspection maritime, dûment autorisé par le Gouvernement belge à délivrer le présent appendice, certifie que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la règle 6 (b) du chapitre I du Protocole Solas et aux dispositions appropriées de l'annexe à la Résolution A.413 (XI).

Visite annuelle obligatoire (2)(3)

A, le 19...

Inspection inopinée (2)

Le chef de district du service de l'inspection maritime,

Cet appendice est délivré sous l'autorité du Gouvernement belge.

Délivré à, le 19...

Le chef de district du service de l'inspection maritime.

Note : (1) Cet appendice doit être joint à un certificat Solas 1974, ou à un certificat Solas 1960 encore valable et expirer le même jour que le certificat auquel il est joint.

(2) Rayer les mentions inutiles.

(3) Une visite intermédiaire, mais pas une inspection inopinée, peut remplacer une visite annuelle obligatoire.

§ 6. In dezelfde bijlage wordt na het model van « Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij », het volgende model van « Bijvoegsel aan het uitrustingsveiligheidscertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij » ingevoegd.

§ 6. Dans la même annexe, le modèle suivant du « Supplément au certificat de sécurité de construction pour navire de charge à délivrer par une société de classification » est insérée après le modèle du « Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, à délivrer par une société de classification ».

(Hoofding van de classificatiemaatschappij)

Koninkrijk België

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
EN VAN DE BINNENVAART

(Wapen)

Bijvoegsel bij het

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR VRACHTSCHIP NR.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974.

Naam van het schip	Roepnaam	Thuishaven	Laadvermogen van het schip (metrische ton)	Bouwjaar

Scheepstype :

- Tankschip dat ruwe olie vervoert (*)
- Tankschip dat aardolieproducten, geen ruwe olie zijnde, vervoert (*)
- Tankschip dat ruwe olie/andere aardolieproducten vervoert (*)
- Vrachtschip, geen tankschip zijnde, dat aardolieproducten vervoert (*)

Datum van het bouwcontract of van het contract van een ingrijpende verandering of wijziging

Datum waarop de kiel werd gelegd of datum waarop het schip zich in een gelijkaardige toestand bevond of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd aangevat

Leveringsdatum of datum waarop een ingrijpende verandering of wijziging werd beëindigd

De ondergetekende, verklaart :

dat bovenvermeld schip werd onderzocht overeenkomstig de bepalingen gesteld in voorschrift 10 van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, en

dat het onderzoek aantoonde dat de toestand van de romp, de werktuigen en toebehoren zoals omschreven in het hiervoor genoemde voorschrift, in alle opzichten voldoende is en dat het schip voldoet aan de voorschriften van voornoemd Protocol.

Dit certificaat blijft geldig tot
onder voorbehoud van tussentijdse onderzoeken om de

Dit certificaat is uitgereikt namens de Belgische Regering.

Uitgereikt te, de 19...

De ondergetekende verklaart dat hij behoorlijk gemachtigd is door de voornoemde Regering om dit certificaat uit te reiken.

.....
(Handtekening met vermelding van de
hoedanigheid van de persoon die tekent
namens de classificatiemaatschappij)

(*) Doorhalen wat niet past.

Dit bijvoegsel moet blijvend worden gehecht aan het Veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip.

TUSSENTIJDSE ONDERZOEKEN

Ondergetekende verklaart dat een tussentijds onderzoek zoals voorzien in voorschrift 10 van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974, heeft plaatsgevonden, waarbij is gebleken dat het schip voldeed aan de van toepassing zijnde eisen van voornoemd Protocol.

Te, de 19...

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

.....

(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent namens de classificatiemaatschappij)

Te, de 19...

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

.....

(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent namens de classificatiemaatschappij)

Te, de 19...

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

.....

(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent namens de classificatiemaatschappij)

Te, de 19...

Volgend te voorzien tussentijds onderzoek de

.....

(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent namens de classificatiemaatschappij)

(Entête de la Société de classification)

Royaume de Belgique

MINISTRE DES COMMUNICATIONS

ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

(Armes)

Supplément au

CERTIFICAT DE SECURITE DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE N°

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Port d'immatriculation	Port en lourd du navire (tonnes métriques)	Année de construction

Type de navire :

- Navire-citerne transporteur de pétrole brut (*)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (*)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (*)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (*)

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'un changement ou d'une modification de caractère important

Date de la pose de la quille, date à laquelle le navire se trouvait dans un état d'avancement équivalent ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a commencé

Date de livraison ou date à laquelle un changement ou une modification de caractère important a été terminé

Le soussigné certifie :

que le navire susvisé a été visité conformément aux dispositions de la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et qu'à la suite de cette visite il a été constaté que l'état de la coque, des machines et de l'armement tels qu'ils sont définis dans la règle mentionnée ci-dessus est satisfaisant sous tous les rapports et que le navire est conforme aux prescriptions dudit protocole.

Le présent certificat est valable jusqu'au sous réserve des visites intermédiaires prévues à intervalles de

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement belge.

Délivré à, le 19...

Le soussigné déclare être dûment autorisé par le Gouvernement précité à délivrer le présent certificat.

.....
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

(*) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.

VISITE INTERMEDIAIRE

Le soussigné certifie que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle 10 du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

A, le 19..

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

A, le 19..

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

A, le 19..

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

A, le 19..

Prochaine visite intermédiaire prévue

.....
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

§ 7. In dezelfde bijlage wordt na het model van « Bijvoegsel bij het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij » bedoeld in § 6, het volgende model van « Aanhangsel aan het veiligheidsconstructiecertificaat voor vrachtschip af te leveren door een classificatiemaatschappij » ingevoegd.

§ 7. Dans la même annexe, le modèle suivant de l'« Appendice au certificat de sécurité de construction pour navire de charge, à délivrer par une société de classification » est inséré après le modèle du « Supplément au certificat de sécurité de construction pour navire de charge, à délivrer par une société de classification », visé au § 6.

(Hoofding van de classificatiemaatschappij)

Koninkrijk België

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN
EN VAN DE BINNENVAART

(Wapen)

Aanhangsel aan het

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIECERTIFICAAT VOOR VRACHTSCHIP Nr.

Uitgereikt krachtens de bepalingen van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (1)

Naam van het schip	Roepnaam	Brutotonnenmaat	Bouwjaar

In uitvoering van voorschrift 6 (b) van hoofdstuk I van het Protocol van 1978 betreffende het Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, 1974 (Solas Protocol) heeft de Belgische Regering :

- verplichte jaarlijkse onderzoeken (2) (3)
- onvoorziene inspecties (2)

opgelegd.

De ondergetekende verklaart dat bovenvermeld schip overeenkomstig de bepalingen van voorschrift 6 (b) van hoofdstuk I van het Solas Protocol en de bijbehorende bepalingen van de bijlage aan de Resolutie A.413 (XI) behoorlijk is onderzocht.

1ste verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
1ste onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent, namens de classificatiemaatschappij)

2e verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
2e onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent, namens de classificatiemaatschappij)

3e verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
3e onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent, namens de classificatiemaatschappij)

4e verplicht jaarlijks onderzoek (2)(3)
4e onvoorziene inspectie (2)

Te, de 19...
(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent, namens de classificatiemaatschappij)

Dit aanhangsel is uitgereikt namens de Belgische Regering

Uitgereikt te, de 19...

De ondergetekende verklaart dat hij behoorlijk gemachtigd is door de voornoemde Regering om dit aanhangsel uit te reiken.

.....
(Handtekening met vermelding van de hoedanigheid van de persoon die tekent namens de classificatiemaatschappij)

Noot : (1) Dit aanhangsel moet gehecht worden aan een Solas 1974 Certificaat, of aan het nog geldig zijnde Solas 1960 Certificaat en vervalt op dezelfde dag als het Certificaat waaraan het is gehecht.

(2) Doorhalen wat niet past.

(3) Een tussentijds onderzoek, doch niet een onvoorziene inspectie, mag in de plaats komen van een verplicht jaarlijks onderzoek.

(Entête de la société de classification)
Royaume de Belgique

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

ADMINISTRATION DE LA MARINE
ET DE LA NAVIGATION INTERIEURE

(Armes)

Appendice au

CERTIFICAT DE SECURITE DE CONSTRUCTION POUR NAVIRE DE CHARGE N°

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. (1)

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Tonnage brut	Année de construction

En vertu de la règle 6 (b) du chapitre I du Protocole de 1978 relatif à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole Solas), le Gouvernement belge a imposé :

- des visites annuelles obligatoires (2)(3)
- des inspections inopinées (2)

Le soussigné, certifie que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la règle 6 (b) du chapitre I du Protocole Solas et aux dispositions appropriées de l'annexe à la Résolution A.413 (XI).

1re visite annuelle obligatoire (2)(3)
1re inspection inopinée (2)

A, le 19...
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

2e visite annuelle obligatoire (2)(3)
2e inspection inopinée (2)

A, le 19...
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

3e visite annuelle obligatoire (2)(3)
3e inspection inopinée (2)

A, le 19...
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

4e visite annuelle obligatoire (2)(3)
4e inspection inopinée (2)

A, le 19...
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

Cet appendice est délivré sous l'autorité du Gouvernement belge.

Délivré à, le 19...

Le soussigné déclare être dûment autorisé par le Gouvernement précité à délivrer le présent appendice.

.....
(Signature et qualification de la personne qui signe au nom de la société de classification)

- Note : (1) Cet appendice doit être joint à un certificat Solas 1974, ou à un certificat Solas 1980 encore valable et expire le même jour que le certificat auquel il est joint.
(2) Rayer les mentions inutiles.
(3) Une visite intermédiaire, mais pas une inspection inopinée, peut remplacer une visite annuelle obligatoire.

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 28 maart 1984.

BOUDEWIJN

Van Koningswege :

De Minister van Verkeerswezen en Posterijen,
Telegrafie en Telefonie,
H. DE CROO

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 28 mars 1984.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Postes,
Télégraphes et Téléphones,
H. DE CROO