

PROTOCOLLE

de 1978 relatif a la Convention internationale
de 1974 pour la sauvegarde
de la vie humaine en mer

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention internationale de 1974 pour la
sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er
novembre 1974,

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

RECONNAISSANT EGALEMENT la nécessité d'améliorer davantage en-
core la sécurité des navires, notamment celle des navires-citernes,

ESTIMANT que le meilleur moyen de réaliser cet objectif est
de conclure un Protocole relatif à la Convention internationale de
1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

(Obligations générales).

Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux
dispositions du présent Protocole et de son Annexe, qui fait partie
intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Proto-
cole constitue en même temps une référence à son Annexe.

C) Scaricazione di acqua di zavorra negli impianti di ricezione.

311. Data e porto (o porti) in cui l'ac-
qua di zavorra è stata scaricata

312. Nome e designazione dell'impianto
di ricezione

313. Quantità totale di acqua di zavor-
ra scaricata (in m³)

314. Metodo di calcolo della quantità
di zavorra

315. Data e firma dell'Ufficiale incari-
cato

316. Data e firma del Comandante

317. Data, firma e timbro del Funzio-
nario dell'Autorità portuale

suite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article, les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

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

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

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

ARTICLE V.

(Entrée en vigueur).

1. — Le présent Protocole entre en vigueur six mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins cinquante pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenues Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article IV, à condition toutefois que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que la Convention soit entrée en vigueur.

2. — Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. — Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article VIII de la Convention s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

ARTICLE II.

(Champ d'application).

1. — Les dispositions des articles II, III (à l'exception du paragraphe c), IV, VI (b), c) et d), VII e VIII de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée « la Convention ») sont incorporées dans le présent Protocole; toutefois, les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux Gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux Parties au présent Protocole.

2. — Tout navire visé par le présent Protocole doit satisfaire aux dispositions de la Convention, sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.

3. — Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires des Etats qui ne sont Parties ni à la Convention ni au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

ARTICLE III.

(Communication de renseignements).

Chaque Partie au présent Protocole s'engage à communiquer et à déposer auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée « l'Organisation ») une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour son compte dans l'application des mesures concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration doit donc notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorisation ainsi accordée.

ARTICLE IV.

(Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion).

1. — Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er juin 1978 au 1er mars 1979 et reste en-

ARTICLE VI.

(Dénonciation).

1. — Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.
2. — La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
3. — La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.
4. — Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

ARTICLE VII.

(Dépositaire).

1. — Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après « le Dépositaire »).
2. — Le Dépositaire:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

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

ARTICLE VIII.

(Langues).

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues, allemande, arabe et italienne qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

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

FAIT A LONDRES ce dix-sept février mil neuf cent soixante-dix-huit.

ANNEXE

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER

CHAPITRE I.

DISPOSITIONS GENERALES

PARTIE A — APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.

REGLE 2.

(Définitions).

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

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

PARTIE B — VISITES ET CERTIFICATS.

REGLE 6.

(Inspection et visites).

Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant:

a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de vérifier que le navire et son armement restent à tous égards satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par les propres services d'inspection de l'Administration, par des inspecteurs désignés, par des organismes reconnus ou par d'autres Parties sur la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions des règles 8 et 10 du présent chapitre, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées susvisées ne doivent pas être obligatoires.

c) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes a) et b) de la présente règle doit au moins habilitier tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

- i) exiger qu'un navire subisse des réparations, et
- ii) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

d) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'Etat du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le Gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à 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.

e) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

REGLE 7.

(Visites des navires à passagers).

Remplacer le texte actuel de l'alinéa iii) du paragraphe b) par le suivant:

iii) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou réparations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou réparations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou réparations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole ainsi que des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la convention et des règles susvisées.

REGLE 8.

(Visites des engins de sauvetage et autres parties de l'armement des navires de charge).

Remplacer le texte actuel de la règle 8 par le suivant:

a) Les engins de sauvetage, exception faite de l'installation radiotélégraphique à bord d'une embarcation de sauvetage à moteur ou de l'appareil radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage, l'appareil de sondage par écho, le compas gyroscopique, les moyens d'extinction de l'incendie ainsi que le dispositif à gaz inerte des navires de charge auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V de la Convention et le présent Protocole doivent être soumis aux inspections initiales et subséquentes prescrites pour les navires à passagers par la règle 7 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole en remplaçant douze mois par vingt-quatre mois à l'alinéa ii) du paragraphe a) de cette règle. Les plans de lutte contre l'incendie à bord des navires neufs, ainsi que les échelles de pilote, dispositifs de hissage du pilote, feux, marques et moyens de signalisation sonore placés à bord des navires neufs et des navires existants, doivent être compris dans les visites afin de s'assurer qu'ils satisfont en tous points aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole, et à celles des Règles internationales pour prévenir les abordages en mer en vigueur qui leur sont applicables.

b) Des visites intermédiaires doivent être effectuées pour les navires-citernes âgés d'au moins dix ans, dans un délai de trois

mois avant ou après la date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, afin de vérifier que le matériel prescrit au paragraphe a) de la présente règle a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 du présent chapitre et est en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge qui est délivré conformément à l'alinéa iii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

REGLE 10.

(Visites de la coque, des machines et du matériel d'armement des navires de charge).

Remplacer le texte actuel de la règle 10 par le suivant:

a) La coque, les machines et le matériel d'armement d'un navire de charge (autre que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité de matériel d'armement pour navire de charge, un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ont été délivrés) doivent être inspectés après construction et ensuite de la manière que l'Administration juge nécessaire pour s'assurer que leur état est en tous points satisfaisant, et aux intervalles de temps suivants:

i) aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans (visites périodiques);

ii) en plus de ces visites périodiques, un navire-citerne âgé d'au moins dix ans doit être soumis à au moins une visite intermédiaire pendant la durée de validité de son Certificat de sécurité de construction pour navire de charge. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une période de validité quelconque du certificat, elle ne doit avoir lieu ni avant les six mois qui précèdent ni après les six mois qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité.

b) Les visites initiales et les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande connexes, l'installation électrique, et toute autre partie de l'armement, sont à tous égards satisfaisants pour assurer le 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.

ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.

RÈGLE 14.

(Durée de validité des certificats).

Remplacer le texte actuel de la règle 14 par le suivant:

a) Les certificats autres que le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et tous certificats d'emption ne doivent pas être délivrés pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à cinq ans. Le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à vingt-quatre mois. Les Certificats d'emption ne doivent pas avoir une durée de validité supérieure à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

b) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge n'est autorisée.

c) Si une visite a lieu dans les deux mois qui précèdent l'expiration de la période pour laquelle un Certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou un Certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge a été initialement délivré à un navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, mais inférieure à 500 tonneaux, ce certificat peut être retiré, et il peut en être délivré un nouveau, dont la validité prend fin douze mois après l'expiration de ladite période.

d) Si, à la date d'expiration d'un certificat autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, le navire ne se trouve pas dans un port du pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité, l'Administration peut proroger la validité du certificat, mais une telle prorogation ne doit toutefois être ac-

c) La visite intermédiaire 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 tuyauteries d'aération, des soupapes à pression/dépression et des écrans à incendie, des installations électriques dans les zones dangereuses et de la face externe du fond du navire. 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 doit prendre les mesures complémentaires nécessaires, telles que des essais de pression et la détermination de l'épaisseur. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge délivré conformément à l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I de la Convention.

d) Une visite générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée lorsque cela s'avère nécessaire à la suite d'une enquête prévue à la règle 11 du présent chapitre ou chaque fois que le navire subit des réparations ou réparations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou réparations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou réparations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire peut prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

RÈGLE 11.

(Maintenance des conditions après visite).

Remplacer le texte actuel de la règle 11 par le suivant:

a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions de la Convention et du présent Protocole 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.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 6, 7, 8, 9 ou 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) 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

cordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable.

e) Aucun certificat ne doit être prorogé en vertu des dispositions du paragraphe d) de la présente règle pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays dans lequel il est immatriculé ou dans le port où il doit être visité d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

f) Un certificat, autre que celui visé au paragraphe b) de la présente règle, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

g) Un certificat cesse d'être valable:

i) si les inspections et les visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à l'alinéa a) de la règle 7, aux règles 8 et 9 et à l'alinéa a) de la règle 10 du chapitre I de la Convention et du présent Protocole ou pendant la période de prorogation prévue conformément aux dispositions des paragraphes d), e) ou f) de la présente règle; ou

ii) si un navire passe sous le pavillon d'un autre gouvernement. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.

RÈGLE 19.

(Contrôle).

Remplacer le texte actuel de la règle 19 par le suivant:

a) Tout navire est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement

dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du chapitre I de la Convention sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes a) et b) de la règle 11 du présent chapitre.

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe b) de la présente règle et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle 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 les personnes à bord.

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'Etat du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe d) de la présente règle, si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes c) et d) de la présente règle ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu des dispositions de la présente règle il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iii) du présent paragraphe.

v) Aux fins de l'alinéa iii) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

CHAPITRE II-1.

CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITE, MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES

PARTIE A — GENERALITES.

RÈGLE 1.

(Application).

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe b) actuel:

iii) Nonobstant les dispositions de l'alinéa ii) du présent paragraphe et de l'alinéa iii) du paragraphe a) de la présente règle, aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne:

1. — dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou
2. — 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; ou
3. — dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou
4. — qui a subi un changement ou une modification de caractère important:
 - a) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou
 - b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou
 - c) qui est achevé après le 1er juin 1982.

iv) Aux fins du paragraphe d) de la règle 29 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est

RÈGLE 2.

(Définitions).

Ajouter les paragraphes suivants au texte actuel:

k) Le système de commande à distance de l'appareil à gouverner est 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.

l) L'appareil à gouverner principal comprend les éléments mécaniques, 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 manoeuvrer le navire dans les conditions normales de service.

m) Le groupe moteur de l'appareil à gouverner se compose:

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

n) L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui est prévu pour déplacer le gouvernail en vue de manoeuvrer le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

PARTIE C — MACHINES ET INSTALLATIONS ELECTRIQUES.

RÈGLE 29.

(Appareil à gouverner).

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

d) Navires-citernes uniquement:

i) Les dispositions ci-après s'appliquent à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux et, deux ans au plus après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à tous les navires-citernes existants d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

1. — il doit être prévu deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner chacun être mis en marche séparément à partir de la passerelle de navigation. Toutefois, il n'est pas nécessaire que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. En cas de défaillance du système de commande à distance de l'appareil à gouverner en fonctionnement, l'autre système doit pouvoir être mis immédiatement en action à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation. Chaque système de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il est électrique, doit être alimenté par son propre circuit raccordé au circuit du groupe moteur de l'appareil à gouverner en un point situé dans le local de l'appareil à gouverner. En cas de défaillance de la source d'énergie électrique qui alimente un système de commande à distance de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Les alarmes prescrites au présent alinéa doivent être à la fois sonores et visuelles et doivent être situées à un endroit sur la passerelle de navigation où elles peuvent être facilement observées;

2. — il doit y avoir également dans le local de l'appareil à gouverner une commande de l'appareil à gouverner principal;

3. — des moyens doivent être prévus dans le local de l'appareil à gouverner pour découpler le système de commande à distance de l'appareil à gouverner du circuit du groupe moteur;

4. — un moyen de communication doit être prévu entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner;

5. — la position angulaire exacte du gouvernail doit être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle du

gouvernail doit être indépendant du système de commande à distance de l'appareil à gouverner; et

6. — il doit être possible de vérifier la position angulaire du gouvernail dans le local de l'appareil à gouverner.

ii) Les dispositions ci-après s'appliquent, en plus des dispositions du paragraphe a) et de l'alinéa i) du paragraphe d) de la présente règle, à tous les navires-citernes neufs d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux:

1. — l'appareil à gouverner principal doit comprendre deux groupes moteurs identiques ou davantage et doit pouvoir actionner le gouvernail conformément aux dispositions de l'alinéa ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle lorsqu'il fonctionne avec un ou plusieurs groupes moteurs. Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, l'appareil à gouverner principal doit être disposé de manière qu'une seule défaillance de ses tuyautages ou de l'un des groupes moteurs ne nuise pas à l'intégrité du reste de l'appareil à gouverner. Tous les raccords mécaniques faisant partie de l'appareil à gouverner et les liaisons mécaniques avec un système quelconque de commande à distance de l'appareil à gouverner, s'il en existe, doivent être de construction jugée robuste et sûre par l'Administration;

2. — l'appareil à gouverner principal doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35 degrés d'un bord à la position 35 degrés de l'autre bord lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à la vitesse maximale de service en marche avant. Le gouvernail doit pouvoir être orienté de la position 35 degrés d'un bord à la position 30 degrés de l'autre bord en 28 secondes au plus dans les mêmes conditions;

3. — l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux dispositions de l'alinéa ii) 2) du paragraphe d) de la présente règle;

4. — les groupes moteurs de l'appareil à gouverner principal doivent être réalisés de manière à se mettre en marche automatiquement lorsque l'énergie est rétablie après une panne d'alimentation en énergie;

5. — en cas de défaillance de l'un quelconque des groupes moteurs de l'appareil à gouverner, une alarme doit être déclenchée sur la passerelle de navigation. Chaque groupe moteur de l'appareil à gouverner doit pouvoir être mis en marche soit automatiquement, soit manuellement à partir d'un endroit situé sur la passerelle de navigation; et

6. — une autre alimentation en énergie, suffisante au moins pour desservir un groupe moteur de l'appareil à gouverner et lui

4. — qui a subi un changement ou une modification de caractère important:
- a) dont le contrat est passé après le 1er juin 1979; ou
 - b) en l'absence de tout contrat, dont les travaux ont commencé après le 1er janvier 1980; ou
 - c) qui est achevé après le 1er juin 1982.
- v) Aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne existant est un navire-citerne qui n'est pas un navire-citerne neuf tel que défini à l'alinéa iv) du présent paragraphe.
- vi) Aux fins de l'alinéa iv) du présent paragraphe, la transformation subie par un navire-citerne existant d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques dans le but de satisfaire aux prescriptions du présent Protocole ou du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ne doit pas être considérée comme constituant un changement ou une modification de caractère important.

RÈGLE 3.

(Définitions).

Remplacer le paragraphe v) actuel par le suivant:

v) Le « poids lège » est 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 de leurs effets.

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

- x) Le « pétrole brut » est 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, et comprend:
 - i) le pétrole brut dont certaines fractions distillées ont pu être extraites, et
 - ii) le pétrole brut auquel certaines fractions distillées ont pu être ajoutées.

permettre de déplacer le gouvernail ainsi qu'il est spécifié ci-après, et suffisante également pour alimenter le système connexe de commande à distance de l'appareil à gouverner et l'indicateur de l'angle du gouvernail, doit être fournie automatiquement, dans un délai de 45 secondes, à partir soit de la source d'énergie électrique de secours, soit d'une autre source d'énergie indépendante située dans le local de l'appareil à gouverner. Cette source d'énergie indépendante ne doit être utilisée qu'à cette fin et doit pouvoir fonctionner de manière continue pendant une demi-heure. Le groupe moteur de l'appareil à gouverner, lorsqu'il est desservi par l'autre alimentation en énergie, doit pouvoir au moins orienter le gouvernail de la position 15 degrés d'un bord à la position 15 degrés de l'autre bord en 60 secondes au plus lorsque le navire fait route à son plus grand tirant d'eau et à une vitesse égale à la moitié de sa vitesse maximale de service en marche avant ou 7 noeuds, si cette valeur est supérieure.

CHAPITRE II-2.

CONSTRUCTION — PREVENTION, DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A — GENERALITES.

RÈGLE 1.

(Application).

Ajouter les alinéas suivants au paragraphe a) actuel:

- iv) Nonobstant les dispositions des alinéas ii) et iii) du présent paragraphe, aux fins de l'alinéa ii) du paragraphe a) de la règle 55 et de la règle 60 du présent chapitre, un navire-citerne neuf désigne un navire-citerne:
 - 1. — dont le contrat de construction est passé après le 1er juin 1979; ou
 - 2. — 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; ou
 - 3. — dont la livraison s'effectue après le 1er juin 1982; ou

PARTIE E — MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE
APPLICABLES AUX NAVIRES-CITERNES

RÈGLE 55.

(Champ d'application).

Remplacer le texte actuel de la présente règle par le suivant:

a) Sauf dispositions expresse contraire:

i) la présente partie s'applique à tous les navires-citernes neufs qui transportent du pétrole brut et des produits pétroliers ayant un point d'éclair, déterminé à l'aide d'un appareil agréé, n'excédant pas 60°C (140°F) (essai en creuset fermé) et une tension de vapeur Reid inférieure à la pression atmosphérique, ainsi que d'autres produits liquides présentant des risques d'incendie analogues; et

ii) en outre, tous les navires visés par la présente partie doivent satisfaire aux dispositions des règles 52, 53 et 54 du chapitre II-2 de la Convention. Toutefois, les installations fixes d'extinction par le gaz pour les espaces à cargaison ne doivent être utilisées ni dans le cas des navires-citernes neufs ni dans le cas des navires-citernes existants qui satisfont aux dispositions de la règle 60 de ce chapitre. Dans le cas des navires-citernes existants qui n'ont pas à satisfaire aux dispositions de la règle 60, l'Administration peut, lors de l'application des dispositions du paragraphe f) de la règle 52, accepter un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de ces installations doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

b) Lorsque l'on envisage de transporter des cargaisons différentes de celles qui sont mentionnées à l'alinéa i) du paragraphe a) de la présente règle et présentant des risques d'incendie supplémentaires, des mesures de sécurité complémentaires jugées satisfaisantes par l'Administration sont exigées.

c) Les transporteurs mixtes ne doivent pas transporter de marchandises solides à moins que toutes leurs citernes à cargaison aient été vidées de leurs hydrocarbures et dégazées où que, dans chaque cas, l'Administration soit satisfaite des dispositions prises.

RÈGLE 60.

(Protection des citernes à cargaison).

Remplacer le texte existant de la présente règle par le suivant:

a) 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, conformément aux dispositions des règles 61 et 62 du chapitre II-2 de la Convention, d'un dispositif fixe d'extinction à mousse sur pont et d'un dispositif fixe à gaz inerte. Toutefois, après avoir soigneusement examiné la disposition et l'équipement du navire, l'Administration peut renoncer à exiger les dispositifs susmentionnés et accepter d'autres ensembles de dispositifs fixes à condition qu'ils offrent un degré équivalent de protection, conformément aux dispositions de la règle 5 du chapitre I de la Convention.

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

i) permettre d'éteindre les feux qui se déclarent dans les matières répandues 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

ii) permettre de lutter contre les incendies dans les citernes endommagées.

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

i) 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 lest et des opérations nécessaires à l'intérieur des citernes; et

ii) 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.

d) 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 paragraphe a) de la présente règle au plus tard:

i) deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et

ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques; toutefois, l'Administration peut exempter les navires-citernes existants dont le port en lourd est inférieur à 40 000 tonnes et qui ne sont pas munis d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure des prescriptions énoncées dans le présent paragraphe, si leur application s'avère déraisonnable et difficile, eu égard à la conception du navire.

e) Tout navire-citerne existant dont le port en lourd est égal ou supérieur à 40 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et tout navire-citerne dont le port en lourd est égal ou supérieur à 20 000 tonnes métriques qui transporte des hydrocarbures autres que du pétrole brut et qui est muni d'appareils de lavage des citernes ayant chacun un débit supérieur à 60 mètres cubes par heure doit être équipé d'un dispositif à gaz inerte satisfaisant aux dispositions du paragraphe a) de la présente règle au plus tard:

i) deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est égal ou supérieur à 70 000 tonnes métriques; et

ii) quatre ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole pour les navires-citernes dont le port en lourd est inférieur à 70 000 tonnes métriques.

f) 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 la règle 62 du chapitre II-2 de la Convention et d'appareils de lavage fixes.

g) 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.

h) Tout navire-citerne neuf d'une jauge brute égale ou supérieure à 2000 tonneaux ne relevant pas des dispositions du paragraphe a) de la présente règle doit être muni d'un dispositif d'extinction à mousse capable de projeter de la mousse à l'intérieur ou à l'extérieur des citernes. Les détails de l'installation doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

CHAPITRE V.

SECURITE DE LA NAVIGATION

RÈGLE 12.

(Matériel de navigation de bord).

Remplacer le paragraphe a) actuel par le suivant:

a) Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux, mais inférieure à 10 000 tonneaux, doivent être équipés d'un radar au moins. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être équipés de deux radars au moins capables de fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Tous les radars installés conformément à la présente règle doivent être d'un type approuvé par l'Administration et répondre à des normes opérationnelles de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles adoptées par l'Organisation. Des moyens permettant de faire le pointage des échos radar doivent être prévus sur la passerelle de ces navires.

RÈGLE 19.

(Utilisation du pilote automatique).

Ajouter le paragraphe suivant au texte actuel:

d) 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.

Ajouter les nouvelles règles suivantes au présent chapitre:

RÈGLE 19.1.

(Fonctionnement de l'appareil à gouverner).

Dans les zones où la navigation demande une attention particulière, il doit y avoir plus d'un groupe moteur de l'appareil à

gouverner en marche lorsque ces groupes moteurs peuvent fonctionner simultanément.

RÈGLE 19.2.

(Appareil à gouverner — Essais et exercices).

a) Dans les 12 heures qui précèdent le départ, l'appareil à gouverner du navire doit être vérifié et essayé par l'équipage. La procédure d'essai doit comprendre, selon les 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 inspectés visuellement; et
- iii) le bon fonctionnement du moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner.
- c) i) 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 les 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.

ii) Tous les officiers chargés de l'exploitation et/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.

d) En plus des vérifications et essais habituels prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle, des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence doivent avoir lieu au moins tous les trois 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.

e) L'Administration peut renoncer à exiger que soient faits les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle 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.

f) Les dates auxquelles ont lieu les vérifications et les essais prescrits par les paragraphes a) et b) de la présente règle et les dates et les détails des exercices portant sur les manœuvres à effectuer en cas d'urgence auxquels il est procédé conformément au paragraphe d) de la présente règle doivent être consignés dans le journal de bord selon les prescriptions de l'Administration.

APPENDICE

MODELE DE CERTIFICAT DE SECURITE DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DE CONSTRUCTION
POUR NAVIRE DE CHARGE.

(Cachet officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions du

Protocole de 1978 relatif a 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 (1)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (1)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (1)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (1).

(1) Rayer les mentions inutiles.

Le présent supplément doit être joint en permanence au Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.

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

IL EST CERTIFIÉ:

Que le navire 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 de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à (Lieu de délivrance du certificat)

le 19 (Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat)

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

MODELE DE CERTIFICAT DE SECURITE DU MATERIEL
D'ARMEMENT POUR NAVIRES DE CHARGE

Ajouter le modèle de supplément suivant au modèle existant:

SUPPLÉMENT AU CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRE DE CHARGE.

(Cachet officiel) (Nationalité)

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 (2)
- Navire-citerne transporteur d'hydrocarbures autres que du pétrole brut (2)
- Navire-citerne transporteur de pétrole brut/d'autres hydrocarbures (2)
- Navire de charge autre qu'un navire-citerne transporteur d'hydrocarbures (2).

(2) 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 INTERMÉDIAIRE

Il est certifié 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.

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)
Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)
Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)
Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé
(Signature du fonctionnaire dûment autorisé)
Lieu
Date
Prochaine visite intermédiaire prévue

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

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

IL EST CERTIFIÉ:

Que le navire 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 satisfait aux prescriptions dudit protocole.

Le présent Certificat est valable jusqu'au sous réserve de la (des) visite(s) intermédiaire(s) prévue(s) à intervalles de

Délivré à (Lieu de délivrance du certificat)

le 19..... (Signature du fonctionnaire dûment autorisé qui délivre le certificat)

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

VISITE INTERMÉDIAIRE

Il est certifié que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par 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, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes dudit protocole.

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

Prochaine visite intermédiaire prévue

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

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Aux termes des dispositions de la règle 14 du chapitre I du Protocole, la validité du présent Certificat est prorogée jusqu'au

Signé (Signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Lieu

Date

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

Visto, il Ministro degli affari esteri
COLOMBO