

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

2 SEPTEMBER 1981

WETSONTWERP

houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sedert het stranden van de « Torrey Canyon » in 1967, hebben er zich een reeks spectaculaire ongevallen met tank-schepen voorgedaan. De ramp met de « Amoco Cadiz » is wel de bekendste. Maar er deden zich eveneens een groot aantal andere ongevallen voor: tussen 1972 en 1977 registreerde men niet minder dan 1 166 verliezen van schepen met een B. R. T. van 500 en meer.

Deze ongevallen hadden meerdere oorzaken o.m. constructiefouten, technische- en materiaalgebreken, een gebrek-kig onderhoud en menselijke fouten.

De eliminatie van deze oorzaken door intergouvernementeel overleg is één van de belangrijkste doelstellingen van de I. M. C. O. (Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie). Om deze doelstelling te verwezenlijken organiseerde zij, in samenwerking met de Internationale Arbeidsorganisatie een conferentie, waaraan 72 staten, waaronder België, en een aantal waarnemers, deelnamen. Deze conferentie werd gehouden in Londen van 14 juni tot 7 juli 1978.

Het belangrijkste doel van de conferentie was om de ongevallen die voorkomen door gebrek aan gekwalificeerd personeel zoveel mogelijk te vermijden. Deze ongevallen maken immers 80 % uit van het totaal aantal scheepvaart-ongevallen. Om dit te verwezenlijken werd gepoogd de minimum kwalificaties voor zeevarenden vast te leggen.

Verdrag

Artikel I bepaalt duidelijk dat de aanvaarding van het Verdrag eveneens de aanvaarding van de Bijlage inhoudt.

Artikel II geeft een aantal noodzakelijke definities.

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

2 SEPTEMBRE 1981

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et de l'Annexe, faites à Londres le 7 juillet 1978

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis l'échouement du « Torrey Canyon » s'est produite toute une série d'accidents avec des navires-citernes. Le désastre de « l'Amoco-Cadiz » en est l'exemple le plus frappant. Mais un grand nombre d'autres accidents est également survenu; entre 1972 et 1977 on a enregistré pas moins de 1 166 pertes de navires d'une jauge brute de 500 tonneaux ou plus.

Ces accidents avaient plusieurs causes, e.a. des défauts de construction, des défaillances techniques ou de matériaux, un entretien défectueux et des erreurs humaines.

L'élimination de ces causes par des concertations intergouvernementales est un des buts primordiaux que l'O. M. C. I. (Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime) se propose d'atteindre. Dans cette optique elle a organisé, en coopération avec l'Organisation Internationale du Travail, une conférence à laquelle 72 Etats dont la Belgique, de même qu'un nombre d'observateurs ont participé. Cette conférence s'est tenue à Londres du 14 juin au 7 juillet 1978.

La conférence visait tout particulièrement la prévention dans la plus grande mesure du possible des accidents survenus par manque d'un personnel qualifié, car ces accidents représentent 80 % du nombre total des accidents de navigation maritime. En vue de réaliser cet objectif on a essayé de fixer les qualifications minimales pour les gens de mer.

Convention

L'article I stipule clairement que l'acceptation de la Convention comprend également l'acceptation de l'annexe.

L'article II donne un nombre de définitions nécessaires.

In artikel III wordt het toepassingsveld omschreven. Het Verdrag is van toepassing op alle zeelieden welke dienst doen aan boord van een schip dat de vlag voert van een verdragsluitende Partij.

Uitzonderingen :

- a) oorlogsschepen of andere schepen die eigendom zijn van de staat en die niet gebruikt worden voor commerciële doeleinden;
- b) vissersvaartuigen;
- c) pleziervaartuigen, welke niet voor handelsdoeleinden gebruikt worden;
- d) houten vaartuigen van primitieve bouw.

Het artikel VI handelt over de brevetten.

1) De brevetten worden aan de kandidaten voor de functies van gezagvoerder, officier, scheepsgezellen en werktuigkundige afgeleverd, nadat ze aan de nodige vereisten voldoen, overeenkomstig de Conventie.

2) Indien de brevetten niet in het Engels zijn opgesteld, moet er een Engelse vertaling bijgevoegd worden.

Artikel VII bepaalt de overgangsmaatregelen.

1) Een brevet of een bewijs van diensttijd afgeleverd overeenkomstig de nationale wetgeving van een verdragsluitende Partij en vóór de inwerkingtreding van de Conventie, blijft geldig na het in werkingtreden van deze Conventie.

2) Na de inwerkingtreding van de Conventie mag de Administratie van een verdragsluitende Partij nog brevetten afleveren overeenkomstig haar eigen wetgeving, voor een periode van maximum 5 jaar. Deze brevetten worden als geldig aanvaard.

In de loop van deze periode mogen dergelijke brevetten enkel afgeleverd worden aan zeelieden die reeds in dienst waren vóór het inwerkingtreden van de Conventie.

3) Een verdragsluitende Partij mag, voor een periode van 2 jaar na de inwerkingtreding van de Conventie, een bewijs van diensttijd afleveren aan zeelieden die niet in het bezit zijn van een geschikt brevet volgens de Conventie, noch van een brevet afgeleverd krachtens de wetgeving van een verdragsluitende Partij, maar die :

- a) de laatste 7 jaren vóór de inwerkingtreding van de Conventie voor deze partij gedurende minstens 3 jaar op zee dienst hebben gedaan in de functie voor dewelke zij een bewijs van diensttijd willen bekomen;
- b) die het bewijs geleverd hebben dat zij die dienst naar behoren hebben vervuld;
- c) die naar genoegen van de Administratie hun lichamelijke geschiktheid, met inbegrip van gezichts- en gehoor-scherpte, bewezen hebben.

De vrijstellingen worden omschreven in artikel VIII.

1) In zeer uitzonderlijke gevallen kan men vrijstelling bekomen van het vereiste brevet, en dit voor een maximum periode van 6 maanden.

2) Deze vrijstelling mag enkel verleend worden aan personen die het brevet bezitten voor het uitoefenen van de onmiddellijk lagere functie.

3) De verdragsluitende Partijen moeten jaarlijks aan de Secretaris-generaal het aantal vrijstellingen mededelen.

L'article III décrit le champ d'application. La Convention s'applique à tous les gens de mer servant à bord des navires de mer battant pavillon d'une Partie contractante.

Exceptions :

- a) les navires de guerre ou autres navires appartenant à l'Etat et qui sont utilisés à des fins non-commerciales;
- b) les navires de pêche;
- c) les bâtiments de plaisance utilisés à des fins non-commerciales;
- d) les navires en bois de construction primitive.

L'article VI traite des brevets.

1) Les brevets sont délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot et de mécanicien satisfaisant aux conditions requises conformément à la Convention.

2) Si les brevets ne sont pas rédigés en anglais, une traduction dans cette langue doit être jointe.

L'article VII définit les dispositions transitoires.

1) Un brevet d'aptitude ou une attestation de service sur des navires de commerce, délivrée en conformité de la législation d'une Partie Contractante et avant l'entrée en vigueur de la Convention, reste valide après l'entrée en vigueur de cette Convention.

2) Après l'entrée en vigueur de la Convention, l'Administration d'une Partie Contractante peut continuer à délivrer des brevets conformément à sa propre législation, pendant une période n'excédant pas 5 ans. Ces brevets sont réputés valides.

Au cours de cette période de tels brevets ne peuvent être délivrés qu'aux gens de mer ayant commencé leur service avant l'entrée en vigueur de la Convention.

3) Une Partie Contractante peut, dans un délai de 2 ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention, délivrer une attestation de service sur des navires de commerce aux gens de mer ne possédant ni un brevet approprié en vertu de la Convention, ni un brevet d'aptitude en vertu de la législation d'une Partie Contractante, mais qui :

- a) ont occupé les fonctions pour lesquelles ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie;
- b) ont fourni une preuve attestant qu'ils se sont acquittés de ces fonctions de façon satisfaisante;
- c) ont prouvé à l'Administration leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Les dispenses sont décrites dans l'article VIII.

1) Dans des cas très exceptionnels une dispense du brevet requis peut être obtenue pour une période ne dépassant pas les six mois.

2) Cette dispense ne peut être accordée qu'aux personnes possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous.

3) Chaque année, les Parties Contractantes doivent communiquer le nombre de dispenses au Secrétaire général.

De bepalingen van het Verdrag verbieden de Administratie niet om haar instructiemethoden aan te passen aan de ontwikkeling van de moderne techniek, op voorwaarde dat de doelstellingen van het Verdrag ten minste bereikt worden (art. IX).

Artikel X beschrijft hoe en door wie de controle moet gebeuren.

Artikel XI handelt over het bevorderen van de technische samenwerking.

Het inwerkingtreden van de Conventie

De Conventie zal van kracht worden 12 maanden na de datum waarop tenminste 25 staten waarvan de totale koopvaardijvloot gezamenlijk niet minder uitmaakt dan 50 % van de bruto-tonnenmaat van de wereldhandelsvloot, bestaande uit schepen met een bruto-inhoud van 100 B. R. T., of meer, het Verdrag hebben ondertekend.

Bijlage

Hoofdstuk I — Algemene bepalingen

Dit hoofdstuk geeft een aantal algemene begripsomschrijvingen en bepaalt de inhoud en het formaat van de brevetten.

— « Reizen langs de kust. »

Bemanningen aan boord van schepen die enkel in de nabijheid van de kust varen zijn ontslagen van sommige voorschriften van deze Conventie.

— Controle maatregelen.

Procedures die de Administratie moeten toelaten effectief na te gaan, tijdens het verblijf van de zeeschepen in haar havens of er voldaan werd aan de bepalingen van de Conventie, met eventuele mogelijkheid tot aanhouding van het schip.

Hoofdstuk II — Afdeling Dek

Dit hoofdstuk geeft de basisprincipes die in acht genomen moeten worden voor een veilige brugwacht. Het geeft de minimumvereisten die nodig zijn voor het brevet van gezagvoerder, eerste officier en hoofd van de wacht op schepen van 200 B. R. T., of meer. Andere reglementen zijn voorzien voor de officieren die varen op schepen van minder dan 200 B. R. T.

De verschillende regels bepalen detailvereisten.

Aanhangsel bij II/2 b.v.b. geeft de minimumvereisten op voor het bekomen van het brevet van kapitein en eerste officier op schepen van 200 B. R. T. en meer. Het bevat volgende vereisten: onderwerpen navigatie en plaatsbepaling, wachtdienst radaruitrusting, kompas (magnetisch en gyro), meteorologie en oceanografie, manoeuvreren van een schip, stabiliteit van het schip, constructie en maatregelen in geval van averij, voortstuwingsinstallatie, beladen en stuwen, brandbeveiliging en brandbestrijding, optreden in noodsituaties, medische verzorging, scheepvaartwetten, opleiding van personeel en personeelsadministratie, verbindingen, redding van mensenlevens, opsporing en berging en methodes voor demonstraties en bekwaamheidstesten.

Les dispositions de la Convention n'interdisent pas à l'Administration d'adapter ses méthodes d'instruction aux exigences de la technique moderne, à condition que les buts de la Convention soient au moins atteints (art. IX).

L'article X décrit comment et par qui le contrôle doit être effectué.

L'article XI traite de la promotion de la coopération technique.

L'entrée en vigueur de la Convention

La Convention entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 25 Etats, dont les flottes marchandes représentent au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires d'une jauge brute d'au moins 100 tonneaux, ont signé la Convention.

Annexe

Chapitre I^{er} — Dispositions générales

Ce chapitre donne un certain nombre de termes généraux, le contenu et le format des brevets.

— « Voyager à proximité du littoral. »

Des équipages servant à bord des navires opérant uniquement à proximité du littoral sont dispensés de certaines dispositions de la présente Convention.

— Procédures de contrôle.

Procédures devant permettre à l'Administration de vérifier, si, pendant le séjour des navires dans ses ports, il a été satisfait à toutes les dispositions de la Convention, avec possibilité éventuelle de retenir les navires.

Chapitre II — Service Pont

Ce chapitre énumère les principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle. Il donne les prescriptions minimales obligatoires pour le brevet de capitaine, de second officier et de chef de quart sur des navires d'une jauge brute de 200 tonneaux ou plus. D'autres règlements sont prévus pour les officiers naviguant sur des navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux.

Les différentes règles donnent des prescriptions détaillées.

La règle II/2 p. ex. donne les prescriptions minimales obligatoires pour obtenir le brevet de capitaine et de second officier sur des navires d'une jauge brute de 200 tonneaux et plus. Ce chapitre traite de sujets tels que la navigation et la détermination de la position, la veille, l'équipement radar, le compas (magnétique et gyroscopique), la météorologie et l'océanographie, la manœuvre d'un navire, la stabilité du navire, la construction et le contrôle des avaries, l'installation propulsive, la manutention et l'arrimage des cargaisons, la prévention de/et la lutte contre l'incendie, les consignes en cas de danger, le secours médical, le droit maritime, la formation et la direction du personnel, les communications, le sauvetage des vies humaines, la recherche et le sauvetage, les méthodes pour démonstrations et les épreuves d'aptitude.

Hoofdstuk III — Machine afdeling

Dit gedeelte van de bijlage omschrijft de basisprincipes die in acht genomen moeten worden met betrekking tot de wachtdienst in de machinekamer. Dit omvat de minimumvereisten nodig voor het brevet van hoofd- en tweede officier-werktuigkundige op schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie met een vermogen van 3 000 kW en meer, en voor schepen tussen 750 en 3 000 kW.

De verplichte minimum kwalificaties werden eveneens bepaald voor het brevet van officier-werktuigkundige belast met de wacht in klassieke machinekamers of periodisch onbemande machinekamers.

Andere regels zijn voorzien voor de voortdurende opleiding en bijscholing voor de manschappen die de wachtdienst verzekeren in deze machinekamers.

Hoofdstuk IV — Radio-afdeling

Handelt over de wachtdienst en de permanentie bij de radio-installatie, de minimumvereisten voor het bekomen van een brevet van radio-officier en radiotelefonist en de voorschriften om de voortdurende opleiding en bijscholing te verzekeren.

Hoofdstuk V — Bijzondere vereisten voor tankschepen

Dit hoofdstuk handelt over de minimumnormen voor de opleiding van kapiteins, officieren en manschappen welke varen op olietankers. Er zijn bijzondere voorschriften voor de bemanningen van tankers voor het vervoer van chemische stoffen en vloeibaar gas.

Hoofdstuk VI — Bekwaamheid in overlevingstechnieken

Dit hoofdstuk behandelt de minimumvoorschriften nodig tot het bekomen van bekwaamheidsbrevetten in overlevingstechnieken.

Besluit

De Conventie is op het vlak van de zeescheepvaart een eerste stap in het vastleggen van minimumnormen waaraan gezagvoerders, officieren en manschappen moeten voldoen. Dit is vooral van belang voor de ontwikkelingslanden. Vele van de meer gevestigde maritieme landen hebben de eigen nautische opleiding reeds zodanig aangepast, dat hun normen deze van de Conventie overschrijden.

Dit is ook het geval voor België, zodat de ratificatie van deze Conventie geen aanleiding zal geven tot moeilijkheden.

Door de Secretaris-generaal van de I. M. C. O., gesteund door verscheidene landen waaronder België, werd aangedrongen op een spoediger inwerkingtreding van de Conventie door het aantal landen (20 i.p.v. 25) en de totale koopvaardijvloot (40 % i.p.v. 50 %) in artikel XIV te vermindern.

Dit voorstel werd door de « groep van 77 » ontwikkelingslanden echter van de hand gewezen.

De E. E. G.-Raad vaardigde op 21 december 1978 een aanbeveling uit waarin ze de E. E. G.-lidstaten aanzette het

Chapitre III — Service « Machine »

Cette partie de l'annexe décrit les principes fondamentaux à observer lors du quart dans la chambre des machines. Cela comprend les prescriptions minimales obligatoires pour le brevet de chef mécanicien et de 2^{me} officier-mécanicien sur des navires équipés d'un appareil de propulsion principal d'une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW, et pour des navires entre 750 et 3 000 kW.

Les prescriptions minimales obligatoires ont également été déterminées pour le brevet d'officier mécanicien chargé du quart dans les chambres des machines de type classique ou dans les chambres des machines exploitées sans présence permanente de personnel.

D'autres règles sont prévues pour la formation et la formation supplémentaire permanentes des membres de l'équipage assurant le quart dans ces chambres des machines.

Chapitre IV — Service radioélectrique

Traite de la veille et de la permanence près de l'installation-radioélectrique, des prescriptions minimales obligatoires pour obtenir le brevet d'officier-radio-électricien et d'opérateur-radio et des prescriptions pour assurer la formation et la formation supplémentaire permanentes.

Chapitre V — Prescriptions spéciales applicables aux navires-citernes

Ce chapitre traite des prescriptions minimales obligatoires concernant la formation des capitaines, des officiers et de l'équipage naviguant sur des pétroliers. Il existe des prescriptions particulières pour les équipages des navires-citernes destinés au transport de produits chimiques et pour les navires-citernes pour le transport de gaz liquéfiés.

Chapitre VI — Aptitude aux techniques de survie

Ce chapitre traite des prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance de brevets d'aptitude dans les techniques de sauvetage.

Conclusion

Dans le domaine de la navigation maritime, la Convention signifie un premier pas en avant pour ce qui concerne les prescriptions minimales obligatoires pour les capitaines, les officiers et les membres de l'équipage. Cela revêt une importance capitale pour les pays en voie de développement. De nombreux pays maritimes plus affirmés ont déjà adapté la propre formation nautique de façon à ce que leurs normes dépassent les prescriptions de la Convention.

C'est également le cas pour la Belgique, de sorte que la ratification de la Convention ne puisse donner lieu à des difficultés.

Le Secrétaire général de l'O. M. C. I., soutenu par plusieurs pays parmi lesquels la Belgique, a insisté pour que la Convention soit mise en vigueur dans un avenir plus proche en diminuant le nombre des pays (20 au lieu de 25) et la flotte de la marine marchande (40 % au lieu de 50 %) cités à l'article XIV.

Toutefois, cette proposition a été rejetée par le « groupe des 77 » pays en voie de développement.

En date du 21 décembre 1978, le Conseil de la C. E. E. a publié une recommandation incitant ses pays membres

Verdrag uiterlijk tegen 1 april 1979 te ondertekenen en deze zó spoedig mogelijk en uiterlijk tegen 31 december 1980 te bekrachtigen.

De Staten die reeds partij zijn bij het Verdrag zijn : Denemarken, de Duitse Democratische Republiek, Egypte, Frankrijk, Liberia, Spanje, U. S. S. R., het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Ch.-F. NOTHOMB

De Minister van Buitenlandse Handel,

R. URBAIN

De Minister van Verkeerswezen,

V. FEAUX

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, de 25^e mei 1981 door de Minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978 », heeft de 27^e juli 1981 het volgende advies gegeven :

Bij het ontwerp zijn geen opmerkingen te maken.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : P. Tapie, kamervoorzitter,

H. Rousseau en R. Van Aelst, staatsraden,

P. De Visscher en C. Deschamps, assessoren van de afdeling wetgeving,

Mevrouw : M. Van Gerrewey, toegevoegd griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Tapie.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J. Coolen, eerste auditor.

De Griffier,

M. VAN GERREWEY.

Toegevoegd griffier.

De Voorzitter,

P. TAPIE

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Zaken, van Onze Minister van Buitenlandse Handel en van Onze Minister van Verkeerswezen,

à signer la Convention le 1^{er} avril 1979 au plus tard et à la ratifier aussi vite que possible et au plus tard le 31 décembre 1980.

Les Etats liés à ce jour à la Convention sont : l'Allemagne (République démocratique), le Danemark, l'Egypte, l'Espagne, la France, le Liberia, le Royaume-Uni, la Suède et l'U. R. S. S.

Le Ministre des Affaires étrangères,

Ch.-F. NOTHOMB

Le Ministre du Commerce extérieur,

R. URBAIN

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Ministre des Affaires étrangères, le 25 mai 1981, d'une demande d'avis sur un projet de loi « portant approbation de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et de l'Annexe, faites à Londres le 7 juillet 1978 », a donné le 27 juillet 1981 l'avis suivant :

Le projet n'appelle pas d'observation.

La chambre était composée de :

Messieurs : P. Tapie, président de chambre,

H. Rousseau et R. Van Aelst, conseillers d'Etat,

P. De Visscher et C. Deschamps, assesseurs de la section de législation,

Madame : M. Van Gerrewey, greffier assumé.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Tapie.

Le rapport a été présenté par M. J. Coolen, premier auditeur.

Le Greffier,

M. VAN GERREWEY.

Greffier assumé.

Le Président,

P. TAPIE

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires étrangères, de Notre Ministre du Commerce extérieur et de Notre Ministre des Communications,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Zaken, Onze Minister van Buitenlandse Handel en Onze Minister van Verkeerswezen zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het wetsontwerp in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Enig artikel

Het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake de opleiding, brevettering en wacht-dienst, en de Bijlage, opgemaakt te Londen op 7 juli 1978 zullen volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Motril (Spanje), 31 augustus 1981.

BOUDEWIJN

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Buitenlandse Zaken,

Ch.-F. NOTHOMB

De Minister van Buitenlandse Handel,

R. URBAIN

De Minister van Verkeerswezen,

V. FEAUX

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires étrangères, Notre Ministre du Commerce extérieur et Notre Ministre des Communications sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, et l'Annexe, faites à Londres le 7 juillet 1978 sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Motril (Espagne), le 31 août 1981.

BAUDOUIN

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires étrangères,

Ch.-F. NOTHOMB

Le Ministre du Commerce extérieur,

R. URBAIN

Le Ministre des Communications,

V. FEAUX

(Vertaling)

INTERNATIONAAL VERDRAG

betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, 1978

De Partijen bij dit Verdrag,

Geleid door de wens de veiligheid van mensenlevens en goederen op zee te bevorderen en het zee-milieu te beschermen door het in onderling overleg opstellen van internationale normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst,

Overwegend dat dit doel het best kan worden bereikt door het sluiten van een internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst,

Zijn overeengekomen als volgt :

ARTIKEL I

Algemene verplichtingen krachtens het Verdrag

1) De Partijen verbinden zich uitvoering te geven aan de bepalingen van dit Verdrag en van de Bijlage daarbij, die een integrerend deel vormt van dit Verdrag. Elke verwijzing naar dit Verdrag houdt tegelijkertijd een verwijzing naar de Bijlage in.

2) De Partijen verbinden zich alle wetten, besluiten, beschikkingen en voorschriften uit te vaardigen en alle andere maatregelen te nemen, die nodig zijn voor de volledige tenuitvoerlegging van dit Verdrag, ten einde te verzekeren dat, uit het oogpunt van de beveiliging van mensenlevens en eigendommen op zee en van de bescherming van het zee-milieu, de zeevarenden aan boord van een schip wat hun vakbekwaamheid en lichamelijke conditie betreft geschikt zijn om hun taak te vervullen.

ARTIKEL II

Begripsomschrijvingen

Bij de toepassing van het Verdrag gelden, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, de volgende begripsomschrijvingen :

- a) « Partij » betekent een Staat voor wie het Verdrag in werking is getreden;
- b) « Administratie » betekent de Regering van de Partij wier vlag het schip gerechtigd is te voeren;
- c) « Brevet » is een geldig document, welke naam ook dragend, dat is afgegeven door of namens de autoriteit van de Administratie of erkend door de Administratie en dat de houder ervan het recht geeft, dienst te doen op de wijze als wordt vermeld in dat document of wordt toegestaan door de nationale voorschriften;
- d) « Gebrevetteerd » betekent volgens de voorschriften in het bezit zijnde van een brevet;
- e) « Organisatie » betekent de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO);
- f) « Secretaris-Generaal » betekent de Secretaris-Generaal van de Organisatie;
- g) « Zeeschip » betekent een schip dat niet is een schip dat uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren, zich bevindend binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren of gebieden waar havenvoorschriften van toepassing zijn;
- h) « Vissersvaartuig » betekent een vaartuig dat gebezigd wordt voor het vangen van vis, walvissen, zeehonden, walrussen of andere levende rijkdommen van de zee;
- i) « Radioreglement » betekent het Radioreglement, behorende bij of beschouwd als te behoren bij het laatste Internationaal Verdrag betreffende de verkeerberichtgeving, dat op een bepaald ogenblik van kracht is.

ARTIKEL III

Toepassing

Het Verdrag is van toepassing op zeevarenden, dienst doende aan boord van zeeschepen die zijn gerechtigd tot het voeren van de vlag van een Partij, met uitzondering van zeevarenden, dienst doende aan boord van :

CONVENTION INTERNATIONALE

de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

Les Parties à la présente Convention,

Désireuses d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant d'un commun accord des normes internationales de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,

Sont convenues de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

Obligations générales découlant de la Convention

1) Les Parties s'engagent à donner effet aux dispositions de la Convention et de son Annexe, qui fait partie intégrante de la Convention. Toute référence à la Convention constitue en même temps une référence à l'Annexe.

2) Les Parties s'engagent à promulguer toutes lois et tous décrets, ordres et règlements et à prendre toutes autres mesures nécessaires pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, les gens de mer à bord des navires ont les qualifications et l'aptitude correspondant à leurs fonctions.

ARTICLE II

Définitions

Aux fins de la Convention, sauf disposition expresse contraire :

- a) le terme « Partie » désigne un Etat à l'égard duquel la Convention est entrée en vigueur;
- b) le terme « Administration » désigne le Gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon;
- c) le terme « brevet » désigne un document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'Administration ou avec l'autorisation de cette dernière, ou reconnu par l'Administration, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux;
- d) le terme « breveté » signifie ayant obtenu un brevet dans les conditions requises;
- e) le terme « Organisation » désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI);
- f) l'expression « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation;
- g) l'expression « navire de mer » désigne un navire autre que les navires qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'appliquent les règlements portuaires;
- h) l'expression « navire de pêche » désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer;
- i) l'expression « Règlements des radiocommunications » désigne les Règlements des radiocommunications annexés ou considérés comme annexés à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

ARTICLE III

Champ d'application

La Convention s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie, à l'exception de ceux qui servent à bord :

a) oorlogsschepen, hulpschepen voor de oorlogsmarine of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en die uitsluitend worden gebezigd voor een regeringsdienst waarmee geen handelsdoeleinden worden beoogd; niettemin dient elke Partij door de invoering van passende maatregelen te verzekeren dat de personen, dienst doende aan boord van dergelijke schepen, aan de eisen van het Verdrag voldoen voor zover dat redelijk en praktisch uitvoerbaar is, zonder dat door die maatregelen de operaties van dergelijke schepen welke die Staat in eigendom heeft of exploiteert, worden belemmerd of hun operationele vermogen wordt aangetast;

b) vissersvaartuigen;

c) pleziervaartuigen die niet worden gebezigd voor handelsdoeleinden; of

d) houten schepen van primitieve bouw.

ARTIKEL IV

Toezending van gegevens

1) De Partijen zenden zo spoedig mogelijk aan de Secretaris-Generaal toe :

a) de tekst van de verschillende wetten, besluiten, beschikkingen, voorschriften en documenten die zijn uitgevaardigd met betrekking tot de verschillende, binnen de werkingssfeer van het Verdrag liggende onderwerpen;

b) volledige gegevens, waar van toepassing, van de inhoud en duur van eventuele opleidingen, te zamen met de bijhorende exameneisen en andere eisen voor elk in overeenstemming met het Verdrag afgegeven brevet;

c) een voldoende aantal modellen van de in overeenstemming met het Verdrag afgegeven brevetten.

2) De Secretaris-Generaal stelt alle Partijen in kennis van de ontvangst van de gegevens op grond van het eerste lid, onder a); tevens draagt hij er zorg voor dat hun onder meer, voor de toepassing van de artikelen IX en X, op verzoek de hem krachtens het eerste lid, onder b) en g), toegezonden gegevens worden verstrekt.

ARTIKEL V

Andere verdragen en interpretatie

1) Alle voorgaande verdragen, overeenkomsten en regelingen, betrekking hebbende op de normen voor zeevaardenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, die tussen de Partijen van kracht zijn, blijven gedurende de hiervoor vastgestelde tijd volledig van kracht, voor zover het betreft :

a) zeevaardenden op wie dit Verdrag niet van toepassing is;

b) zeevaardenden op wie dit Verdrag van toepassing is, ten aanzien van aangelegenheden waarin niet uitdrukkelijk in dit Verdrag is voorzien.

2) Voor zover eerdergenoemde verdragen, overeenkomsten of regelingen echter in strijd zijn met de bepalingen van het Verdrag, onderwerpen de Partijen hun verbintenissen krachtens die verdragen, overeenkomsten en regelingen aan een onderzoek ten einde te verzekeren dat die verbintenissen niet strijdig zijn met hun verplichtingen op grond van het Verdrag.

3) Alle aangelegenheden waarin niet uitdrukkelijk is voorzien in dit Verdrag blijven onderworpen aan de wetgeving van de Partijen.

4) Geen enkele bepaling van het Verdrag maakt inbreuk op de codificatie en de ontwikkeling van het zeerecht door de Conferentie van de Verenigde Naties inzake het zeerecht, bijeengeroepen krachtens Resolutie 2750 C(XXV) van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, noch op de huidige of toekomstige aanspraken en juridische inzichten van enige Staat met betrekking tot het zeerecht en de aard en omvang van de rechtsbevoegdheid van de Kuststaat en de Staat wiens vlag wordt gevoerd.

ARTIKEL VI

Brevetten

1) Aan kandidaten die, ter beoordeling van de Administratie, voldoen aan de vereisten wat betreft diensttijd, leeftijd, lichamelijke geschiktheid, opleiding, bekwaamheid en examens overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van de Bijlage bij het Verdrag, worden brevetten voor kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen afgegeven.

a) des navires de guerre, navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales; toutefois, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que les personnes servant à bord de ces navires répondent aux prescriptions de la Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique;

b) des navires de pêche;

c) des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;

d) des navires en bois de construction primitive.

ARTICLE IV

Communication de renseignements

1) Les Parties communiquent le plus rapidement possible au Secrétaire général :

a) le texte des lois, décrets, ordres, règlements et instruments promulgués sur les différentes questions qui entrent dans le champ d'application de la Convention;

b) tous les détails, le cas échéant, sur le programme et la durée des études, ainsi que sur les examens et autres conditions qu'elle prévoient à l'échelon national pour la délivrance de chaque brevet conformément à la Convention;

c) un nombre suffisant de modèles des brevets délivrés conformément à la Convention.

2) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1) et, en particulier, il leur diffuse sur demande, aux fins des articles IX et X, les renseignements qui lui ont été communiqués au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1).

ARTICLE V

Autres traités et interprétation

1) Tous les traités, conventions et arrangements antérieurs qui se rapportent aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille et qui sont en vigueur entre les Parties conservent leur plein et entier effet, pendant la durée qui leur est assignée, en ce qui concerne :

a) les gens de mer auxquels la présente Convention ne s'applique pas;

b) les gens de mer auxquels la présente Convention s'applique, pour ce qui est des points qui n'y font pas l'objet de prescriptions expresses.

2) Toutefois, dans la mesure où de tels traités, conventions ou arrangements sont en conflit avec les prescriptions de la Convention, les Parties revoient les engagements qu'elles ont contractés en vertu desdits traités, conventions et arrangements afin d'éviter tout conflit entre ces engagements et les obligations découlant de la Convention.

3) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la Convention restent soumis à la législation des Parties.

4) Aucune disposition de la Convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 C(XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

ARTICLE VI

Brevets

1) Des brevets sont délivrés aux candidats aux fonctions de capitaine, d'officier, de matelot ou de mécanicien qui, à la satisfaction de l'Administration, remplissent les conditions requises en matière de service, d'âge, d'aptitude physique, de formation, de qualifications et d'examen conformément aux dispositions appropriées de l'Annexe de la Convention.

2) Op in overeenstemming met dit artikel afgegeven brevetten voor kapiteins en scheepsofficieren wordt door de Regering die het brevet afgeeft een officiële verklaring geplaatst als bepaald in Voorschrift I/2 van de Bijlage. Wanneer niet de Engelse taal wordt gebruikt, dient de officiële verklaring een vertaling in die taal te bevatten.

ARTIKEL VII

Overgangsbepalingen

1) Een brevet of een bewijs van diensttijd voor een bepaalde hoedanigheid, waarvoor het Verdrag een brevet eist, dat vóór de inwerkingtreding van het Verdrag voor een Partij is afgegeven overeenkomstig de wetten van die Partij of het Radioreglement, wordt als geldig erkend voor het dienst doen in die hoedanigheid na de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Partij.

2) Na de inwerkingtreding van het Verdrag voor een Partij kan haar Administratie gedurende een periode van niet langer dan vijf jaar brevetten of bewijzen van diensttijd blijven afgeven overeenkomstig haar vroegere praktijk. Dergelijke brevetten worden voor de toepassing van het Verdrag als geldig erkend. Gedurende deze overgangperiode mogen dergelijke brevetten uitsluitend worden afgegeven aan zeevarenden die hun dienst op zee hadden aangevangen vóór de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Partij in de bijzondere categorie schepen waarop die brevetten betrekking hebben. De Administratie dient er zorg voor te dragen dat alle andere kandidaten die een brevet wensen te ontvangen, worden geëxamineerd en gebrevet teerd overeenkomstig het Verdrag.

3) Een Partij kan gedurende twee jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Partij een bewijs van diensttijd afgeven aan zeevarenden die noch houder zijn van een passend brevet volgens het Verdrag, noch van een brevet of een bewijs van diensttijd, afgegeven volgens de wetten van die Partij vóór de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Partij, maar die :

a) op zee dienst hebben gedaan in de hoedanigheid waarvoor zij een bewijs van diensttijd wensen te verkrijgen gedurende ten minste drie jaar, vallend binnen de laatste zeven jaar die zijn voorafgegaan aan de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Partij;

b) bewijzen hebben overgelegd waaruit blijkt dat zij die dienst naar genoegen hebben vervuld;

c) naar genoegen van de Administratie hebben aangetoond lichamelijk geschikt te zijn, met inbegrip van hun gezichts- en gehoororgaan; hierbij wordt rekening gehouden met hun leeftijd ten tijde van het aanvragen van het brevet.

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt een volgens dit lid afgegeven bewijs van diensttijd beschouwd als gelijkwaardig aan een volgens het Verdrag afgegeven brevet.

ARTIKEL VIII

Dispensaties

1) In buitengewoon dringende omstandigheden kunnen Administraties, indien dit naar hun oordeel geen gevaar oplevert voor personen, goederen of het milieu, dispensatie verlenen waardoor aan een bepaalde zeevarende wordt toegestaan gedurende een bepaalde periode van ten hoogste zes maanden op een bepaald schip dienst te doen in een hoedanigheid waarvoor hij niet het vereiste brevet bezit — maar niet in de hoedanigheid van radio-officier of radiotelefonist, behalve zoals is bepaald in de desbetreffende bepalingen van het Radioreglement — mits degene aan wie dispensatie wordt verleend voldoende bekwaam is om de onbezette functie te vervullen, zulks ter beoordeling van de Administratie. Niettemin worden geen dispensaties verleend aan kapiteins of hoofdwerktuigkundigen, behalve in geval van overmacht en dan nog slechts voor de kortst mogelijke tijd.

2) Iedere ten aanzien van een functie verleende dispensatie wordt slechts verleend aan iemand die het juiste brevet bezit voor de functie onmiddellijk daaronder. Indien door het Verdrag geen brevet is vereist voor de functie daaronder, kan dispensatie worden verleend aan iemand wiens bekwaamheden en ervaring naar het oordeel van de Administratie duidelijk overeenstemmen met de eisen voor de te bezetten functie, mits aan een dergelijke persoon, indien hij het vereiste brevet niet bezit, de eis zal worden gesteld dat hij een test aflegt die door de Administratie is aanvaard als bewijs dat die dispensatie zonder gevaar kan worden gegeven. Bovendien dient de Administratie er zorg voor te dragen dat de desbetreffende functie zo spoedig mogelijk wordt vervuld door iemand die een voldoende brevet bezit.

2) Les brevets de capitaine et d'officier délivrés conformément aux dispositions du présent article sont visés, par l'Administration qui les délivre, de la manière prescrite à la règle I/2 de l'Annexe. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, une traduction dans cette langue doit être jointe.

ARTICLE VII

Dispositions transitoires

1) Un brevet d'aptitude ou une attestation de service portant sur une fonction pour laquelle la Convention exige un brevet, qui a été délivré avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie en conformité de la législation de cette Partie ou des Règlements des radiocommunications, est reconnu comme habilitant son titulaire à exercer ladite fonction après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de ladite Partie.

2) Après l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, son Administration peut continuer à délivrer des brevets d'aptitude conformément à la pratique établie, pendant une période n'excédant pas cinq ans. Ces brevets sont réputés valides aux fins de la Convention. Au cours de cette période transitoire, il n'est délivré de tels brevets qu'aux gens de mer qui ont commencé leur service en mer avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de la Partie considérée dans le service spécialisé du navire auquel ces brevets se rapportaient. L'Administration veille à ce que tous les autres candidats à un brevet passent des examens et obtiennent leurs brevets conformément aux dispositions de la Convention.

3) Une Partie peut, dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, délivrer une attestation de service aux gens de mer qui ne possèdent pas un brevet approprié en vertu de la Convention, ni un brevet d'aptitude délivré en vertu de la législation de ladite Partie avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie, mais qui :

a) ont occupé les fonctions pour lesquelles ils cherchent à obtenir une attestation de service pendant au moins trois années en mer au cours des sept années précédant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cette Partie;

b) ont fourni une preuve attestant qu'ils se sont acquittés de ces fonctions de façon satisfaisante;

c) ont prouvé à l'Administration leur aptitude physique, notamment en ce qui concerne leur acuité visuelle et auditive, compte tenu de leur âge au moment où ils présentent leur demande.

Aux fins de la Convention, une attestation de service délivrée en application du présent paragraphe est considérée comme l'équivalent d'un brevet délivré conformément aux dispositions de la Convention.

ARTICLE VIII

Dispenses

1) Dans des circonstances d'extrême nécessité, les Administrations peuvent, si elles estiment qu'il n'en découle aucun danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, délivrer une dispense afin de permettre à un marin donné de servir à bord d'un navire donné pendant une période donnée ne dépassant pas six mois dans des fonctions pour lesquelles il ne détient pas le brevet approprié, à condition d'être convaincu que le titulaire de la dispense possède des qualifications suffisantes pour occuper le poste vacant d'une manière offrant toute sécurité. Cette dispense n'est accordée pour le poste d'officier radio-électricien ou d'opérateur radiotéléphoniste que dans les circonstances prévues par les dispositions pertinentes des Règlements des radiocommunications. Toutefois, une dispense ne doit pas être accordée pour les fonctions de capitaine ou de chef mécanicien, sauf en cas de force majeure et seulement pendant une période aussi courte que possible.

2) Toute dispense accordée pour un poste ne doit l'être qu'à une personne possédant le brevet requis pour occuper le poste immédiatement au-dessous. Lorsque, pour le poste au-dessous, aucun brevet n'est requis au titre de la Convention, une dispense peut être accordée à une personne dont les qualifications et l'expérience sont, de l'avis de l'Administration, d'un niveau équivalent nettement à celui qui est requis pour le poste à pourvoir, à condition que cette personne soit invitée, si elle ne détient pas de brevet approprié, à passer un test accepté par l'Administration pour démontrer qu'une telle dispense peut lui être accordée en toute sécurité. En outre, les Administrations doivent s'assurer que le poste en question sera occupé dès que possible par le titulaire d'un brevet approprié.

3) De Partijen zenden zo spoedig mogelijk na 1 januari van ieder jaar een verslag aan de Secretaris-Generaal, dat gegevens bevat over het totale aantal dispensaties met betrekking tot iedere hoedanigheid waarvoor een brevet is vereist, dat tijdens dat jaar aan zeeschepen is afgegeven, te zamen met gegevens ten aanzien van de aantallen van die schepen, en wel enerzijds van schepen van meer en anderzijds van schepen van minder dan 1 600 bruto register ton.

ARTIKEL IX

Gelijkwaardige voorzieningen

1) Het Verdrag belet een Administratie niet andere regelingen inzake theoretische en praktische opleiding te handhaven of in te voeren, daarbij inbegrepen regelingen inzake de dienst op zee en inzake de organisatie aan boord van het schip, die in het bijzonder zijn aangepast aan technische ontwikkelingen en aan bijzondere typen schepen of een bijzonder soort vaart, mits het niveau van de dienst op zee en van de kennis van en de geschiktheid voor de nautische en technische behandeling van het schip en de lading een mate van veiligheid op zee verzekert en een preventief effect ten aanzien van vervuiling heeft, die ten minste gelijkwaardig zijn aan de eisen van het Verdrag.

2) De bijzonderheden van dergelijke regelingen worden zo spoedig mogelijk aan de Secretaris-Generaal medegedeeld, die deze bijzonderheden aan alle Partijen toezendt.

ARTIKEL X

Controle

1) Schepen, met uitsluiting van die welke in artikel III worden uitgezonderd, zijn tijdens hun verblijf in de havens van een Partij onderworpen aan controle door ambtenaren door die Partij behoorlijk gemachtigd om erop toe te zien dat alle aan boord dienst doende zeevarenden die volgens het Verdrag gebreveteerd dienen te zijn de desbetreffende brevetten bezitten, dan wel in het bezit zijn van een van toepassing zijnde dispensatie. Dergelijke brevetten moeten worden aanvaard, tenzij er duidelijke redenen zijn om aan te nemen dat een brevet door middel van bedrog is verkregen of dat de houder van een brevet niet degene is aan wie dat brevet oorspronkelijk was afgegeven.

2) Ingeval tekortkomingen worden vastgesteld volgens het eerste lid of volgens de in Voorschrift 1/4 — „Controleprocedures” — omschreven procedures, geeft de ambtenaar die de controle uitoefent daarvan onverwijld schriftelijk kennis aan de kapitein van het schip en de consul of, bij diens afwezigheid, de dichtstbijzijnde diplomatieke vertegenwoordiger of de scheepvaartoverheid van de Staat wiens vlag het schip gerechtigd is te voeren, zodat passende maatregelen kunnen worden genomen. In een dergelijke kennisgeving worden de bijzonderheden van de vastgestelde tekortkomingen vermeld, evenals de redenen waarom de Partij bepaalt dat deze tekortkomingen gevaar opleveren voor personen, goederen of het milieu.

3) Bij de uitoefening van de controle volgens het eerste lid neemt de Partij die de controle uitoefent, indien, de grootte en het type van het schip en de duur en de aard van de reis in aanmerking genomen, de in het derde lid van Voorschrift 1/4 bedoelde tekortkomingen niet worden hersteld en indien wordt vastgesteld dat dit feit een gevaar oplevert voor personen, goederen of het milieu, maatregelen om te verzekeren dat het schip niet uitvaart, tenzij en totdat aan deze vereisten wordt voldaan in een zodanige mate dat het gevaar is weggenomen. De feiten betreffende de genomen maatregelen worden onverwijld aan de Secretaris-Generaal medegedeeld.

4) Bij de uitoefening van controle volgens dit artikel dient alles in het werk te worden gesteld om te voorkomen dat een schip ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden. Indien een schip ten onrechte wordt aangehouden of opgehouden, heeft het aanspraak op schadeloosstelling voor al het daaruit ontstane verlies of alle daaruit ontstane schade.

5) Dit artikel dient op zodanige wijze te worden toegepast als noodzakelijk is om te verzekeren dat aan schepen die gerechtigd zijn de vlag te voeren van een Staat die geen Partij is, niet een gunstiger behandeling wordt gegeven dan aan een schip dat gerechtigd is de vlag te voeren van een Staat die Partij is.

ARTIKEL XI

Bevordering van technische samenwerking

1) De Partijen bij het Verdrag bevorderen, in overleg met en met bijstand van de Organisatie, steunverlening aan de Partijen die om technische bijstand verzoeken inzake :

3) Les Parties envoient au Secrétaire général, dès que possible après le 1^{er} janvier de chaque année, un rapport donnant des renseignements sur le nombre total de dispenses délivrées pendant l'année, à des navires de mer au titre de chacune des fonctions pour lesquelles un brevet est requis, ainsi que des renseignements sur le nombre de ces navires ayant une jauge brute supérieure et inférieure à 1 600 tonnes.

ARTICLE IX

Equivalences

1) Les dispositions de la Convention n'interdisent pas à une Administration de conserver ou d'adopter d'autres méthodes d'instruction et d'entraînement, y compris celles qui comportent un service en mer et une organisation de bord spécialement adaptés aux progrès techniques et à des types particuliers de navires et de services, à condition que le niveau du service en mer, des connaissances et de l'efficacité atteint en matière de navigation et de maniement technique du navire et de la cargaison assure un degré de sécurité en mer et ait des effets, en ce qui concerne la prévention de la pollution, au moins équivalents à ceux des prescriptions de la Convention.

2) Des détails sur ces méthodes sont communiqués dès que possible au Secrétaire général qui renseigne toutes les Parties à ce sujet.

ARTICLE X

Contrôle

1) Les navires, à l'exception des navires exclus par l'article III, sont soumis dans les ports d'une Partie à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs dudit brevet ou d'une dispense appropriée. Un brevet est accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré.

2) Dans les cas où il constate des carences au titre des dispositions du paragraphe 1) ou des procédures indiquées dans la règle 1/4 intitulée „Procédures de contrôle”, le fonctionnaire chargé du contrôle en informe immédiatement par écrit le capitaine du navire et le consul ou, en son absence, le représentant diplomatique le plus proche ou l'autorité maritime de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon afin que des mesures appropriées soient prises. Cette notification fait état de façon détaillée des carences qui ont été constatées et des raisons pour lesquelles la Partie considère que ces carences présentent un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

3) Lorsqu'un contrôle est exercé au titre du paragraphe 1), si, compte tenu des dimensions et du type du navire, ainsi que de la longueur et de la nature du voyage, il n'est pas remédié aux carences mentionnées au paragraphe 3 de la règle 1/4 et s'il apparaît qu'il en résulte un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement, la Partie qui exerce le contrôle prend les mesures nécessaires pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger. Il est rendu compte rapidement au Secrétaire général des faits concernant les mesures prises.

4) Lorsqu'un contrôle est exercé en vertu du présent article, tous les efforts possibles sont faits pour éviter qu'un navire ne soit inutilement retenu ou retardé. Si un navire est inutilement retenu ou retardé, il a droit à une indemnisation pour toute perte ou tout dommage en résultant.

5) Le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une Partie.

ARTICLE XI

Promotion de la coopération technique

1) Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et avec son appui, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique pour :

a) de opleiding van administratief en technisch personeel;
 b) de oprichting van instellingen voor de opleiding van zeevarenden;
 c) het verstrekken van uitrusting en faciliteiten voor opleidingsinstellingen;
 d) het uitwerken van passende opleidingsprogramma's, daaronder begrepen praktijkopleidingen op zeeschepen; en
 e) het bevorderen van de totstandkoming van andere maatregelen en regelingen ten einde de bekwaamheden van zeevarenden te vergroten;
 bij voorkeur op nationale, subregionale of regionale basis, ten einde de doelstellingen van het Verdrag verder te verwezenlijken, rekening houdend met de bijzondere behoeften van de ontwikkelingslanden in dit opzicht.

2) De Organisatie streeft van haar kant op de meest passende wijze de bovenstaande doelstellingen na, in overleg of samenwerking met andere internationale organisaties, met name de Internationale Arbeidsorganisatie.

ARTIKEL XII

Wijzigingen

1) Het Verdrag kan worden gewijzigd door middel van een van de twee volgende procedures :

a) wijzigingen na bestudering binnen de Organisatie :

(i) elke door een Partij voorgestelde wijziging wordt ingediend bij de Secretaris-Generaal, die deze dan ten minste zes maanden voordat zij zal worden behandeld, toezendt aan alle Leden van de Organisatie, aan alle Partijen en aan de Directeur-Generaal van het Internationale Arbeidsbureau;

(ii) elke aldus voorgestelde en toegezonden wijziging wordt voorgelegd aan de Maritieme Veiligheidscommissie van de Organisatie ter behandeling;

(iii) de Partijen, ongeacht of zij lid zijn van de Organisatie, zijn gerechtigd deel te nemen aan de besprekingen van de Maritieme Veiligheidscommissie ter bestudering en aanneming van wijzigingen;

(iv) wijzigingen worden aangenomen met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de Maritieme Veiligheidscommissie, die is uitgebreid zoals bepaald onder letter a) (iii) (hierna te noemen de « uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie »), op voorwaarde dat ten minste een derde van de Partijen aanwezig is op het tijdstip van stemming;

(v) aldus aangenomen wijzigingen worden door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Partijen ten einde aanvaarding te verkrijgen;

(vi) een wijziging van een artikel wordt geacht te zijn aanvaard op de datum waarop zij is aanvaard door twee derde van de Partijen;

(vii) een wijziging van de Bijlage wordt geacht te zijn aanvaard :

1. na afloop van twee jaar, te rekenen vanaf de datum waarop zij ter kennis van de Partijen is gebracht ten einde aanvaarding te verkrijgen; of

2. na het einde van een andere periode, die niet korter mag zijn dan een jaar, indien zulks is bepaald op het tijdstip van aanneming ervan met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie;

de wijzigingen worden echter geacht niet te zijn aanvaard indien binnen de aangegeven periode hetzij meer dan een derde van de Partijen, hetzij Partijen waarvan de gezamenlijke koopvaardijvloot niet minder uitmaken dan vijftig procent van de bruto-tonnage van de wereld-handelsvloot, voor zover bestaande uit schepen met een bruto-inhoud van 100 bruto register ton of meer, de Secretaris-Generaal ervan kennis geven, dat zij bezwaar maken tegen de wijziging;

(viii) een wijziging van een artikel treedt in werking ten aanzien van die Partijen die haar hebben aanvaard, zes maanden na de datum waarop zij geacht wordt te zijn aanvaard en ten aanzien van elke Partij die haar na die datum aanvaardt, zes maanden na de datum van aanvaarding door die Partij;

(ix) een wijziging van de Bijlage treedt in werking ten aanzien van alle Partijen, behalve die welke bezwaar tegen de wijziging hebben gemaakt krachtens het bepaalde onder letter (a) (vii) en welke deze bezwaren niet hebben ingetrokken, zes maanden na de datum waarop zij wordt geacht te zijn aanvaard. Vóór de datum die is vastgesteld voor de inwerkingtreding, kan elke Partij de Secretaris-Generaal ervan in kennis stellen dat zij zich onthoudt van het geven van uitvoering aan deze wijziging voor een periode van niet langer dan een jaar, te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding ervan, of voor een langere periode, vast te stellen met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen in de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie op het tijdstip van aanneming van de wijziging; of

a) former du personnel administratif et technique;
 b) créer des établissements pour la formation des gens de mer;
 c) se procurer des équipements et des installations pour les établissements de formation;
 d) mettre au point des programmes de formation appropriés, comprenant une formation pratique à bord de navires de mer; et
 e) faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications des gens de mer;

de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention, compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.

2) Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du travail.

ARTICLE XII

Amendements

1) La Convention peut être modifiée par l'une ou l'autre des procédures ci-après :

a) amendements après examen par l'Organisation :

(i) tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les Membres de l'Organisation, à toutes les Parties et au Directeur général du Bureau international du travail six mois au moins avant son examen;

(ii) tout amendement ainsi proposé et diffusé est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen;

(iii) les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements;

(iv) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa a) (iii) (ci-après dénommé « Comité de la sécurité maritime élargi »), à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présent au moment du vote;

(v) les amendements ainsi adoptés sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties, aux fins d'acceptation;

(vi) un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties;

(viii) un amendement à l'Annexe est réputé avoir été accepté :

1. à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties pour acceptation; ou

2. à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi;

toutefois, l'amendement est réputé ne pas avoir été accepté si, pendant la période ainsi spécifiée, plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement;

(viii) un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur, à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date, six mois après son acceptation par cette Partie;

(ix) un amendement à l'Annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément à l'alinéa a) (vii) et qui n'ont pas retiré cette objection, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pendant une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pendant une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement;

b) wijziging door een conferentie :

(i) op verzoek van een Partij, waarmede door ten minste een derde van de Partijen wordt ingestemd, roept de Organisatie, in samenwerking met de Directeur-Generaal van het Internationale Arbeidsbureau, een conferentie van Partijen bijeen ten einde wijziging van het Verdrag te bestuderen;

(ii) iedere door een zodanige conferentie met een twee derde meerderheid van de Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, aangegeven in onderscheidenlijk letters a) (vi) en a) (viii) of letters a) (vii) en a) (ix), met dien verstande dat de verwijzingen daarin naar de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie worden verstaan als verwijzingen naar de conferentie.

(iii) tenzij de conferentie anders besluit, wordt de wijziging geacht te zijn aanvaard en treedt zij in werking overeenkomstig de procedures, aangegeven in onderscheidenlijk letters a) (vi) en a) (viii) of letters a) (vii) en a) (ix), met dien verstande dat de verwijzingen daarin naar de uitgebreide Maritieme Veiligheidscommissie worden verstaan als verwijzingen naar de conferentie.

2) Elke verklaring van aanvaarding van of van bezwaar tegen een wijziging, of elke kennisgeving, gedaan krachtens het bepaalde in het eerste lid, onder a) (ix), wordt schriftelijk toegezonden aan de Secretaris-Generaal, die alle Partijen mededeling doet van zodanige kennisgevingen en van de datum van ontvangst ervan.

3) De Secretaris-Generaal doet alle Partijen mededeling van wijzigingen die in werking treden, alsmede van de datum waarop elke wijziging in werking treedt.

ARTIKEL XIII

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1) Het Verdrag blijft open voor ondertekening op het hoofdkwartier van de Organisatie van 1 december 1978 tot 30 november 1979 en blijft daarna open voor toetreding. Elke Staat kan partij worden door :

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door aanvaarding, bekrachtiging of goedkeuring; of

c) toetreding.

2) Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een hiertoe strekkend document bij de Secretaris-Generaal.

3) De Secretaris-Generaal doet alle Staten die het Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden, alsmede de Directeur-Generaal van het Internationale Arbeidsbureau, mededeling van iedere ondertekening of van de nederlegging van iedere akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, en van de datum van de nederlegging daarvan.

ARTIKEL XIV

Inwerkingtreding

1) Het Verdrag treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop ten minste vijftig Staten, waarvan de gezamenlijke koopvaardijvlooten ten minste vijftig procent uitmaken van de bruto-tonnage van de wereldhandelsvloot, voor zover bestaande uit schepen met een bruto-inhoud van 100 bruto register ton of meer, hetzij het hebben ondertekend zonder voorbehoud met betrekking tot bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, hetzij de vereiste bekrachtigingen, aanvaarding, goedkeuringen of toetredingen hebben nedergelegd in overeenstemming met artikel XIII.

2) De Secretaris-Generaal doet alle Staten die het Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden mededeling van de datum waarop het in werking treedt.

3) Ieder document van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, nedergelegd tijdens de in het eerste lid bedoelde twaalf maanden, wordt van kracht op het tijdstip van inwerkingtreding van het Verdrag of drie maanden na de nederlegging van dat document, welke van deze twee de laatste datum is.

4) Iedere bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, nedergelegd na de datum waarop het Verdrag in werking treedt, wordt van kracht drie maanden na de datum van nederlegging.

5) Na de datum waarop een wijziging wordt geacht te zijn aanvaard krachtens artikel XII, is iedere nedergelegde bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding van toepassing op het gewijzigde Verdrag.

b) amendement par une conférence :

(i) à la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque, en association ou en consultation avec le Directeur général du Bureau international du travail, une conférence des Parties pour examiner les amendements à la Convention;

(ii) tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation;

(iii) à moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues respectivement aux alinéas a) (vi) et a) (viii) ou aux alinéas a) (vii) et a) (ix), à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi contenues dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

2) Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu de l'alinéa a) (ix) du paragraphe 1) doivent être adressées par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

3) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur, ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur.

ARTICLE XIII

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La Convention reste ouverte à la signature, au siège de l'Organisation du 1^{er} décembre 1978 au 30 novembre 1979, et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Tout Etat peut devenir Partie par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

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

3) Le Secrétaire général informe tous les Etats ayant signé la Convention ou y ayant adhéré et le Directeur général du Bureau international du travail de toute signature ou du dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de ce dépôt.

ARTICLE XIV

Entrée en vigueur

1) La Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 p. 100 du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 tonneaux ont, soit signé cette Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article XIII.

2) Le Secrétaire général informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou qui y ont adhéré de la date de son entrée en vigueur.

3) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé au cours des douze mois mentionnés au paragraphe 1) prend effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention ou trois mois après la date de dépôt de l'instrument, si cette dernière est postérieure.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la Convention prend effet trois mois après la date du dépôt.

5) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement est réputé avoir été accepté conformément à l'article XII s'applique à la Convention dans sa forme modifiée.

ARTIKEL XV

Opzegging

1) Een Partij kan dit Verdrag na vijf jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het voor die Partij in werking is getreden, op elk tijdstip opzeggen.

2) Opzegging geschiedt door middel van een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal, die alle andere Partijen, alsmede de Directeur-Generaal van het Internationale Arbeidsbureau, mededeling doet van iedere zodanige kennisgeving, van de datum van ontvangst daarvan en van de datum waarop een zodanige opzegging van kracht wordt.

3) Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving van opzegging door de Secretaris-Generaal of na een langere periode, die kan worden aangegeven in de kennisgeving.

ARTIKEL XVI

Nederlegging en registratie

1) Het Verdrag wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal, die voor eensluidend gewaarmerkte afschriften daarvan toezendt aan alle Staten die het hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden.

2) Zodra dit Verdrag in werking treedt, zendt de Secretaris-Generaal de tekst aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties voor registratie en publikatie overeenkomstig Artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

ARTIKEL XVII

Talen

Het Verdrag is opgesteld in één enkel exemplaar in de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek. Er zullen officiële vertalingen worden vervaardigd in de Arabische en de Duitse taal, welke vertalingen worden nedergelegd bij het ondertekende origineel.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, het Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Londen, zeven juli negentienhonderd achtenzeventig.

Dit Verdrag werd ondertekend door de Duitse Democratische Republiek en door de U. S. S. R.

ARTICLE XV

Dénonciation

1) La Convention peut être dénoncée 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 la Convention est entrée en vigueur pour cette Partie.

2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général, qui communique la teneur et la date de réception de cette notification ainsi que la date à laquelle la dénonciation prend effet à toutes les autres Parties et au Directeur général du Bureau international du travail.

3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification, ou à l'expiration de tout autre délai plus important énoncé dans la notification.

ARTICLE XVI

Dépôt et enregistrement

1) La Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui ont signé la Convention ou qui y adhèrent.

2) Dès l'entrée en vigueur de la Convention, son texte est transmis par le Secrétaire général au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistré et publié conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

ARTICLE XVII

Langues

La Convention est établie en un seul exemplaire en langues anglaise, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Il en est fait des traductions officielles en langues allemande et arabe 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 à la Convention.

Fait à Londres ce sept juillet mil neuf cent soixante-dix-huit.

Cette Convention a été signée par la République démocratique allemande et par l'U. R. S. S.

BIJLAGE

HOOFDSTUK I

Algemene bepalingen

Voorschrift I/1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Verdrag gelden, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald, de volgende begripsomschrijvingen :

- a) « voorschriften » zijn de voorschriften vervat in de Bijlage bij het Verdrag;
- b) « goedgekeurd » betekent goedgekeurd door de Administratie;
- c) « kapitein » betekent degene die het schip voert;
- d) « officier » betekent een lid van de bemanning, niet zijnde de kapitein, die als zodanig is aangewezen door de nationale wetten of voorschriften, of, indien zulks niet is geschied, door collectieve arbeids-overeenkomsten of het gebruik;
- e) « dekkofficier » betekent een gekwalificeerd scheepsofficier in de dekdienst;
- f) « eerste officier » betekent de dekkofficier die in rang volgt op de kapitein en op wie de taak tot het voeren van het schip komt te rusten indien de kapitein daartoe niet in staat is;
- g) « officier-werktuigkundige » betekent een gekwalificeerd scheepsofficier in de machinekamerdienst;
- h) « hoofdwerktuigkundige » betekent de hoogst in rang zijnde officier-werktuigkundige die verantwoordelijk is voor de werktuiglijke voortstuwing van het schip;
- i) « tweede officier-werktuigkundige » betekent de officier-werktuigkundige die in rang volgt op de hoofdwerktuigkundige en op wie de verantwoordelijkheid voor de werktuiglijke voortstuwing van het schip komt te rusten indien de hoofdwerktuigkundige daartoe niet in staat is;
- j) « assistent-werktuigkundige » betekent een persoon die een opleiding volgt tot officier-werktuigkundige en als zodanig door de nationale wetten of reglementen is aangewezen;
- k) « radio-officier » betekent een persoon die in het bezit is van een overeenkomstig de bepalingen van het Radioreglement afgegeven eerste of tweede klasse certificaat van bekwaamheid als radiotelegrafist voor de maritieme mobiele dienst, tewerkgesteld in het radiotelegraafstation van een schip dat ingevolge de bepalingen van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee met een dergelijk station dient te zijn uitgerust;
- l) « radiotelefonist » betekent een persoon die in het bezit is van een passend certificaat, afgegeven in overeenstemming met de bepalingen van het Radioreglement;
- m) « scheepsgesel » betekent een lid van de bemanning van het schip, niet zijnde de kapitein of een scheepsofficier;
- n) « reizen langs de kust » betekent reizen in de nabijheid van een Partij, zoals door die Partij omschreven;
- o) « voortstuwingsvermogen » betekent het vermogen in kilowatt, vermeld op het bewijs van inschrijving of een ander officieel document van het schip*;
- p) « radiowerkzaamheden » omvat, naar gelang het geval de luisterwacht alsmede technisch onderhoud en technische reparatiewerkzaamheden overeenkomstig de bepalingen van het Radioreglement, het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee en, overeenkomstig de beslissing van de onderscheiden Administraties, de desbetreffende IMCO-aanbevelingen;
- q) « olietanker » betekent een schip, gebouwd en gebezigd voor het vervoer van petroleum en petroleumprodukten in bulk;
- r) « chemicaliëntanker » betekent een schip, gebouwd en gebezigd voor het vervoer in bulk van vloeibare chemicaliën, opgenomen in de « Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk » (Code inzake de bouw en uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren) van de IMCO;
- s) « vloeibaar-gastanker » betekent een schip, gebouwd en gebezigd voor het vervoer in bulk van soorten vloeibaar gas, opgenomen in de « Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Liquefied Gases in Bulk » (Code inzake de bouw en uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren) van de IMCO.

* Er wordt van uitgegaan dat het aldus op het bewijs van inschrijving of ander officieel document van het schip vermelde vermogen het totale maximale voortdurende vermogen van alle voortstuwingsmachines van het schip is.

ANNEXE

CHAPITRE I

Dispositions générales

Règle I/1

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire :

- a) le terme « règles » désigne les règles figurant dans l'Annexe à la Convention;
- b) le terme « approuvé » signifie approuvé par l'Administration;
- c) le terme « capitaine » désigne la personne ayant le commandement d'un navire;
- d) le terme « officier » désigne un membre de l'équipage, autre que le capitaine, nommé à cette fonction d'après les lois ou règlements nationaux ou, à défaut, d'après les conventions collectives ou la coutume;
- e) l'expression « officier de pont » désigne un officier qualifié du service « pont »;
- f) le terme « second » désigne l'officier de pont dont le rang vient immédiatement après celui de capitaine et à qui incombe le commandement du navire en cas d'incapacité du capitaine;
- g) l'expression « officier mécanicien » désigne un officier qualifié du service « machine »;
- h) l'expression « chef mécanicien » désigne l'officier mécanicien principal, responsable de la propulsion mécanique du navire;
- i) l'expression « second mécanicien » désigne l'officier mécanicien dont le rang vient immédiatement après celui de chef mécanicien et à qui incombe la responsabilité de la propulsion mécanique du navire en cas d'incapacité du chef mécanicien;
- j) l'expression « officier mécanicien adjoint » désigne une personne qui suit une formation pour devenir officier mécanicien et qui est nommée à cette fonction d'après les lois ou règlements nationaux;
- k) l'expression « officier radioélectricien » désigne une personne titulaire d'un brevet d'opérateur radiotélégraphiste de première ou de deuxième classe ou un brevet général d'opérateur des radiocommunications du service mobile maritime, délivré conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications, et qui exerce ses fonctions à la station radiotélégraphique d'un navire à bord duquel la présence d'une telle station est prescrite par les dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- l) l'expression « opérateur radiotéléphoniste » désigne une personne titulaire d'un brevet approprié, délivré conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications;
- m) les termes « matelot » et « mécanicien » désignent un membre de l'équipage du navire autre que le capitaine ou les officiers;
- n) l'expression « voyages à proximité du littoral » désigne les voyages effectués au voisinage d'une Partie, tels qu'ils sont définis par cette Partie;
- o) l'expression « puissance propulsive » désigne la puissance, exprimée en kilowatts, qui figure sur le certificat d'immatriculation du navire ou tout autre document officiel*;
- p) l'expression « tâches relatives au service radioélectrique » désigne notamment, selon le cas, la veille, l'entretien ou les réparations techniques, conformément aux Règlements des radiocommunications, à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et, à la discrétion de chaque Administration, aux recommandations pertinentes de l'OMCI;
- q) le terme « pétrolier » désigne un navire construit et utilisé pour le transport de pétrole et de produits pétroliers en vrac;
- r) l'expression « navire-citerne pour produits chimiques » désigne un navire construit et utilisé pour le transport en vrac de tout produit chimique liquide énuméré dans le « Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac » de l'OMCI;
- s) l'expression « navire-citerne pour gaz liquéfiés » désigne un navire construit et utilisé pour le transport en vrac de tout gaz liquéfié énuméré dans le « Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac » de l'OMCI.

* On suppose que la puissance ainsi indiquée sur le certificat d'immatriculation ou tout autre document officiel est la puissance de sortie nominale, continue et totale de tout l'appareil propulsif principal du navire.

Voorschrift 1/2

*Inhoud van de brevetten
en vorm van de daarop geplaatste officiële verklaring*

1. De brevetten dienen gesteld te zijn in de officiële taal of talen van de Staat die hen afgeeft. Wanneer niet de Engelse taal wordt gebruikt, dient de tekst een vertaling in die taal te bevatten.

2. Ten aanzien van radio-officieren en radiotelefonisten kunnen de Administraties:

a) het onderzoek in verband met de afgifte van een certificaat in overeenstemming met het Radioreglement mede betrekking doen hebben op de aanvullende kennis, vereist door de desbetreffende Voorschriften van de Bijlage bij het Verdrag; of

b) een afzonderlijk certificaat afgeven, waarop is vermeld dat de houder de aanvullende kennis, vereist door de Bijlage bij het Verdrag, bezit.

3. De officiële verklaring op het brevet, als vereist door artikel VI van het Verdrag, heeft de volgende vorm:

Model van een officiële verklaring op brevetten

OFFICIELE VERKLARING OP HET BREVET

(Stempel van het bevoegd gezag)

(Land)

Afgegeven krachtens de bepalingen van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, 1978

De Regering van (naam) verklaart)

De ondergetekende verklaart)

dat dit brevet/brevet n° : ** is afgegeven aan (volledige naam van de betrokkene), die blijk heeft gegeven de vereiste bekwaamheid te bezitten overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift van het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst, 1978, als uitsluitend onder de volgende beperkingen :

Hier eventuele beperkingen,)
of « geen » invullen,)
al naar van toepassing is)

Datum van afgifte van deze officiële verklaring :

(Stempel van het bevoegd gezag) Ondertekend
(Naam en handtekening van de bevoegde ambtenaar)

Geboortedatum van de houder van het brevet :

Handtekening van de houder van het brevet :

Voorschrift 1/3

Beginnelen inzake reizen langs de kust

1. De Partijen stellen bij de omschrijving van reizen langs de kust ter toepassing van het Verdrag aan de zeevarenden, dienst doende aan boord van de schepen die zijn gerechtigd tot het voeren van de vlag van een andere Partij, en dienst doende op zodanige reizen, geen eisen wat opleiding, opgedane ervaring of brevettering betreft, op een wijze die leidt tot strengere eisen voor die zeevarenden dan voor de zeevarenden, dienst doende aan boord van schepen die zijn gerechtigd haar eigen vlag te voeren. In geen geval stellen de bedoelde Partijen eisen met betrekking tot zeevarenden, dienst doende aan boord van schepen die zijn gerechtigd tot het voeren van de vlag van een andere Staat boven die van het Verdrag met betrekking tot schepen die niet voor kustreizen worden gebruikt.

2. Met betrekking tot schepen die zijn gerechtigd de vlag te voeren van een Partij en die geregeld worden gebruikt voor reizen langs de kust in de nabijheid van de kust van een andere Partij stelt de Partij wier vlag het schip gerechtigd is te voeren voor op zodanige schepen dienst doende zeevarenden eisen vast inzake opleiding, opgedane ervaring en brevettering, die ten minste gelijk zijn aan die van de Partij

* Eén van deze beide regels gebruiken.

** Doorhalen wat niet van toepassing is.

*** Klasse of categorie van het brevet volgens het Verdrag invullen.

Règle 1/2

Contenu des brevets et modèle de visa

1. Les brevets doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays qui les délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, le texte doit comprendre une traduction dans cette langue.

2. Les Administrations peuvent, en ce qui concerne les officiers, radioélectriciens et les opérateurs radiotéléphonistes :

a) inclure, dans l'examen pour la délivrance d'un brevet conforme aux prescriptions des Règlements des radiocommunications, les connaissances supplémentaires prescrites dans les règles pertinentes de l'Annexe à la Convention; ou

b) délivrer un brevet distinct, indiquant que le titulaire possède les connaissances supplémentaires prescrites dans l'Annexe à la Convention.

3. Le modèle de visa des brevets prévu à l'article VI de la Convention doit être le suivant :

Modèle de visa des brevets

VISA DES BREVETS

(Cachet officiel)

(Pays)

Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

Le Gouvernement (nom) certifie)

Je soussigné certifie)

que le présent brevet/brevet n° : ** est délivré à (nom et prénoms de l'intéressé), qui a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions de la règle de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, pour remplir les fonctions de *** avec les seules restrictions suivantes :

Indiquer ici les restrictions)
éventuelles ou porter)
la mention « néant »)

Date de délivrance du présent visa :

(Cachet officiel) Signé
(Nom et signature du fonctionnaire dûment autorisé)

Date de naissance du titulaire du brevet :

Signature du titulaire du brevet :

Règle 1/3

Principes régissant les voyages à proximité du littoral

1. Toute Partie définissant les voyages à proximité du littoral aux fins de la présente Convention ne doit pas imposer, aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie et effectuant de tels voyages, des prescriptions en matière de formation, d'expérience ou de brevets plus rigoureuses que celles qu'elle impose aux gens de mer servant à bord des navires autorisés à battre son propre pavillon. En aucun cas, une telle Partie ne doit imposer aux gens de mer servant à bord de navires autorisés à battre le pavillon d'une autre Partie des prescriptions plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui s'appliquent aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral.

2. S'agissant des navires autorisés à battre le pavillon d'une Partie qui effectuent régulièrement des voyages à proximité du littoral d'une autre Partie, la Partie dont le navire est autorisé à battre le pavillon doit imposer, aux gens de mer servant à bord de ces navires, des prescriptions en matière de formation, d'expérience et de brevets au moins équivalentes à celles qui sont imposées par la Partie au large des

* Choisir la mention appropriée.

** Biffer la mention inutile.

*** Indiquer le titre ou la classe du brevet d'après la Convention.

in de nabijheid van wier kust het schip wordt gebruikt, mits deze de eisen van het Verdrag met betrekking tot schepen die niet voor reizen langs de kust worden gebruikt niet te boven gaan. Een schip waarvan de reis zich verder uitstrekt dan datgene wat door een Partij als een reis langs de kust is omschreven, en dat zich begeeft in wateren die niet onder die omschrijving vallen, dient aan de eisen van het Verdrag te voldoen zonder een beroep te kunnen doen op de derogaties die in dit Voorschrift zijn voorzien.

3. Een Partij kan aan een schip dat gerechtigd is haar vlag te voeren de voordelen van de bepalingen van het Verdrag inzake reizen langs de kust toekennen wanneer het geregeld in de nabijheid van de kust van een Staat die geen Partij is, wordt gebruikt voor reizen langs de kust als omschreven door de Partij.

4. Geen enkele bepaling van dit Voorschrift beperkt op enigerlei wijze de rechtsbevoegdheid van de Staten, ongeacht of zij al dan niet Partij zijn bij het Verdrag.

Voorschrift I/4

Controleprocedures

1. De controle, uitgeoefend door een bevoegde ambtenaar krachtens artikel X, is beperkt tot de volgende gevallen :

a) onderzoek overeenkomstig artikel X 1) of alle aan boord dienst doende zeevarenden die volgens het Verdrag gebrevetteerd dienen te zijn een geldig brevet of een geldige dispensatie bezitten;

b) vaststelling van de geschiktheid van de zeevarenden van het schip om te voldoen aan de normen inzake wachtdienst, als vastgesteld in het Verdrag, indien er redenen zijn om aan te nemen dat niet aan die normen wordt voldaan omdat zich tijdens het verblijf in de haven van een Partij of in de toegangswateren van die haven het volgende heeft voorgedaan :

(i) het schip is betrokken geweest bij een aanvaring, of is gestrand;
(ii) lozing van stoffen vanuit het schip heeft plaatsgevonden toen dat varende was of voor anker of gemeerd lag, welke lozing onrechtmatig is krachtens internationale overeenkomsten; of
(iii) er is met het schip gemaneuvreerd op een foutieve of onveilige wijze, de bebakening is niet in acht genomen of aan de regels voor verkeersscheidingsstelsels is niet de hand gehouden.

2. De ambtenaar die de controle uitoefent, stelt de kapitein van het schip en de daarvoor in aanmerking komende vertegenwoordiger van de Staat wiens vlag het schip voert overeenkomstig artikel X schriftelijk op de hoogte indien, ten gevolge van controlehandelingen, verricht overeenkomstig het eerste lid, een of meer van de volgende tekortkomingen aan het licht komen :

a) zeevarenden die een brevet dienen te hebben, zijn niet in het bezit van een voor hen noodzakelijk, geldig brevet of een geldige dispensatie;

b) de regelingen voor de wacht op de brug of de wacht in de machinekamer voldoet niet aan de eisen die voor het schip zijn vastgesteld door de Staat wiens vlag het voert;

c) afwezigheid tijdens de wacht van een persoon die bevoegd is uitrusting te bedienen die noodzakelijk is voor een veilige navigatie of het voorkomen van verontreiniging;

d) de kapitein is niet in staat aan het begin van een reis en bij de daaropvolgende aflossende wachten te zorgen dat zijn personeel voldoende rust heeft genoten.

3. Het niet herstellen van de tekortkomingen, bedoeld in lid 2 a) — in zoverre deze betrekking hebben op de brevetten van de kapitein, de hoofdwerktuigkundige en de officieren, belast met de wacht op de brug en de wacht in de machinekamer en, in het voorkomende geval, van de radio-officier — alsmede van de tekortkomingen, bedoeld in lid 2 b), vormen de enige gronden krachtens artikel X waarop een Partij een schip kan aanhouden.

HOOFDSTUK II

Kapitein — Dekdienst

Voorschrift II/1

Grondbeginselen in acht te nemen bij de wachtdienst op de brug

1. De Partijen vestigen de aandacht van eigenaars en exploitanten van schepen en van kapiteins en personeel dat wachtdienst doet op de volgende beginselen, die in acht moeten worden genomen ten einde te waarborgen dat te allen tijde een veilige brugwacht wordt gehouden.

côtes de laquelle le navire effectue les voyages, à condition qu'elles ne soient pas plus rigoureuses que les prescriptions de la Convention qui sont applicables aux navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral. Un navire dont le voyage va au-delà de ce qui est défini comme un voyage à proximité du littoral par une Partie, et qui entre dans des eaux qui ne sont pas visées par cette définition, doit se conformer aux prescriptions de la Convention sans bénéficier des dérogations prévues par la présente règle.

3. Une Partie peut faire bénéficier un navire qui est autorisé à battre son pavillon des dispositions de la Convention relatives aux voyages à proximité du littoral lorsqu'il effectue régulièrement au large des côtes d'un Etat qui n'est pas Partie des voyages à proximité du littoral tels qu'ils sont définis par la Partie.

4. Aucune des dispositions de la présente règle ne saurait limiter en quoi que ce soit la juridiction d'un Etat, qu'il soit ou non Partie à la Convention.

Règle I/4

Procédures de contrôle

1. Le contrôle effectué au titre de l'article X par un fonctionnaire dûment autorisé à cet effet doit se limiter à :

a) vérifier, conformément au paragraphe 1) de l'article X, que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet en vertu de la présente Convention possèdent un brevet valide ou une dispense valide;

b) évaluer l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille prescrites par la Convention, s'il existe des raisons de penser que ces normes ne sont pas respectées parce que, pendant que le navire se trouvait dans un port d'une Partie ou aux abords d'un tel port, les faits suivants se sont produits :

(i) le navire a subi un abordage ou s'est échoué; ou

(ii) le navire a effectué, alors qu'il faisait route, était à l'ancre ou était à quai, un rejet de produits qui est illégal aux termes des conventions internationales; ou

(iii) le navire a manœuvré de façon désordonnée ou peu sûre, ou bien n'a pas respecté les marques de route de navigation ou les dispositifs de séparation du trafic.

2. Le fonctionnaire chargé du contrôle doit informer par écrit le capitaine du navire et le représentant approprié de l'Etat du pavillon conformément à l'article X si, à la suite du contrôle effectué conformément au paragraphe 1, il constate l'une des carences suivantes :

a) les gens de mer tenus d'être titulaires d'un brevet ne possèdent pas un brevet valide ou une dispense valide appropriés;

b) les dispositions en matière de quart à la passerelle ou à la machine ne répondent pas aux prescriptions prévues pour le navire par l'Etat du pavillon;

c) l'équipe de quart ne comprend pas de personne qualifiée pour exploiter l'équipement indispensable à la sécurité de la navigation ou à la prévention de la pollution;

d) le capitaine n'est pas à même de prévoir des personnes ayant pris un repos pour assurer le premier quart au départ d'un voyage et les quarts ultérieurs.

3. Une Partie n'est en droit de retenir un navire conformément aux dispositions de l'article X que lorsque aucune mesure n'est prise pour remédier aux carences mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 2 — pour autant qu'elles touchent le capitaine, le chef mécanicien et les officiers chargés du quart à la passerelle et à la machine et, le cas échéant, l'officier radioélectricien — et à l'alinéa b) du paragraphe 2.

CHAPITRE II

Capitaine et service « Pont »

Règle II/1

Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle

1. Les Parties doivent appeler l'attention des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines et du personnel de quart sur les principes suivants qui doivent être observés pour assurer en tout temps la sécurité du quart à la passerelle.

2. De kapitein van ieder schip is verplicht er zorg voor te dragen dat de regelingen voor de wachtdienst toereikend zijn om te waarborgen dat een veilige brugwacht wordt gehouden. De officieren van de wacht zijn, onder de algemene leiding van de kapitein, verantwoordelijk voor de veilige navigatie van het schip gedurende hun dienstperioden, waarbij zij in het bijzonder bedacht moeten zijn op het vermijden van aanvaring en stranding.

3. De grondbeginselen, waaronder, maar niet beperkt tot, moeten op alle schepen in acht worden genomen.

4. Regelingen voor de wachtdienst

a) De samenstelling van de wacht moet te allen tijde doelmatig zijn en aangepast aan de heersende omstandigheden, waarbij rekening dient te worden gehouden met de noodzaak een goede uitkijk te houden.

b) Bij de beslissing over de samenstelling van de brugwacht, waartoe geschikte scheepsgezellen van de dekdienst kunnen behoren, moet onder meer met de volgende punten rekening worden gehouden :

(i) de brug mag nooit onbemand blijven;

(ii) de weersomstandigheden, het zicht en of het dag of nacht is;

(iii) de nabijheid van gevaren voor de navigatie, die het nodig kunnen maken dat de officier die is belast met de wachtdienst extra navigatiewerkzaamheden verricht;

(iv) het gebruik en de bedrijfsklare staat van hulpmiddelen voor de navigatie, zoals radar of elektronische apparatuur voor plaatsbepaling en andere uitrusting die van belang is voor de veilige navigatie van het schip;

(v) of het schip is uitgerust met een automatische stuurinrichting;

(vi) alle bijkomende eisen die aan de brugwacht kunnen worden gesteld ten gevolge van bijzondere omstandigheden in verband met de bedrijfsvoering van het schip.

5. Geschiktheid voor de wacht

De wachtdienst moet zodanig zijn dat de bekwaamheid van de scheepsofficieren en manschappen, die wachtdienst doen, niet door vermoeidheid wordt verminderd. De diensten moeten zo worden georganiseerd dat degene die aan het begin van een reis is belast met de eerste wacht, en degenen die vervolgens de wacht aflossen, voldoende zijn uitgerust en ook in andere opzichten berekend zijn voor hun taak.

6. Navigatie

a) Voor de voorgenomen reis moet van tevoren een plan worden opgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met alle ter zake dienende gegevens, en iedere vastgestelde koers moet worden gecontroleerd voordat de reis wordt begonnen.

b) Tijdens de wacht moeten de gestuurde koers, de positie en de vaart worden gecontroleerd met voldoende regelmaat, met behulp van alle ten dienste staande middelen voor de navigatie, die nodig zijn om te verzekeren dat het schip de uitgezette koerslijn volgt.

c) De officier van de wacht dient volledig bekend te zijn met de plaats en werking van alle veiligheids- en navigatieuitrusting aan boord van het schip, en dient op de hoogte te zijn van en rekening te houden met de beperkingen bij het gebruik van die uitrusting.

d) Aan de officier, belast met de brugwacht, mogen geen taken worden opgedragen, noch mag hij taken op zich nemen, die de veilige navigatie van het schip in gevaar kunnen brengen.

7. Navigatieuitrusting

a) De officier van de wacht dient op zo doeltreffend mogelijke wijze gebruik te maken van alle navigatieuitrusting die tot zijn beschikking staat.

b) Bij het gebruik van radar dient de officier van de wacht rekening te houden met de noodzaak te allen tijde te voldoen aan de bepalingen inzake het gebruik van radar, vervat in de toepasselijke bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

c) In geval van nood mag de officier van de wacht niet aarzelen gebruik te maken van het roer, de machines en de apparatuur voor het geven van geluidsignalen.

2. Le capitaine de tout navire est tenu de veiller à ce que les dispositions relatives au quart permettent d'assurer la sécurité du quart à la passerelle. Sous son autorité générale, les officiers de quart sont chargés, pendant leur période de service, d'assurer la sécurité de la navigation et notamment d'éviter les abordages et les échouements.

3. Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste en soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires.

4. Dispositions relatives au quart

a) La composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate et adaptée aux circonstances et aux conditions du moment et tenir compte de la nécessité de maintenir une veille visuelle appropriée.

b) Pour déterminer la composition de l'équipe de quart à la passerelle, qui peut comprendre le personnel de pont approprié, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

(i) l'obligation de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel;

(ii) les conditions météorologiques, la visibilité, le fait qu'il fasse jour ou nuit;

(iii) la proximité de dangers pour la navigation qui peut obliger l'officier chargé du quart à s'acquitter de tâches supplémentaires relatives à la navigation;

(i) l'utilisation et l'état de fonctionnement des aides à la navigation telles que le radar ou les dispositifs électroniques d'indication de position et de tout autre appareil affectant la sécurité de la navigation du navire;

(v) l'existence d'un pilote automatique;

(vi) toute obligation supplémentaire que pourraient imposer au quart à la passerelle des circonstances spéciales sur le plan de l'exploitation.

5. Aptitude au quart

Le système de quart doit être tel que l'efficacité des officiers et des matelots de quart ne soit pas compromise par la fatigue. Le quart doit être organisé de telle sorte que, lors du premier quart au commencement d'un voyage et lors des relèves ultérieures, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches.

6. Navigation

a) Il convient de préparer à l'avance l'itinéraire prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes, de tracer et de vérifier la route à suivre avant le début du voyage.

b) Au cours du quart, on doit vérifier le cap, la position et la vitesse du navire à des intervalles suffisamment fréquents en utilisant toute aide à la navigation nécessaire dont on dispose pour s'assurer que le navire suit la route prévue.

c) L'officier de quart doit être parfaitement familiarisé avec l'emplacement et le fonctionnement de tous les appareils de sécurité et de navigation de bord; il doit connaître les limites de fonctionnement de ce matériel et en tenir compte.

d) Aucune tâche de nature à compromettre la sécurité de la navigation ne doit être assignée à l'officier chargé du quart à la passerelle ou entreprise par lui.

7. Equipement de navigation

a) L'officier de quart doit utiliser le plus efficacement possible tout l'équipement de navigation dont il dispose.

b) Lorsqu'il utilise le radar, l'officier de quart doit tenir compte de la nécessité d'observer à tout moment les dispositions relatives à l'utilisation du radar qui figurent dans les règles applicables pour prévenir les abordages en mer.

c) En cas de nécessité, l'officier de quart ne doit pas hésiter à faire usage de la barre, des machines et du matériel de signalisation sonore.

8. Plichten en verantwoordelijkheden met betrekking tot de navigatie

a) De officier belast met de wacht :

- (i) moet wachtlopen op de brug, die hij in geen geval mag verlaten voordat hij naar behoren is afgelost;
- (ii) behoudt verantwoordelijkheid voor de veilige navigatie van het schip, niettegenstaande de aanwezigheid van de kapitein op de brug, totdat de kapitein hem uitdrukkelijk mededeelt dat hij die verantwoordelijkheid heeft overgenomen, en zulks over en weer goed is begrepen;
- (iii) moet de kapitein inlichten wanneer hij twijfelt ten aanzien van de vraag, hoe dient te worden gehandeld in het belang van de veiligheid;
- (iv) mag de wacht niet overdragen aan de officier die hem aflöst, indien hij redenen heeft om aan te nemen dat deze laatste kennelijk niet in staat is zijn taken op doeltreffende wijze te vervullen, in welk geval hij de kapitein dienovereenkomstig moet inlichten.

b) Bij het overnemen van de wacht moet de aflossende officier zich op de hoogte stellen van de gis of ware positie van het schip, het vastgestelde traject en de vastgestelde koers en vaartsnelheid bevestigen, en kennisnemen van alle gevaren voor de navigatie die naar verwachting tijdens zijn wacht kunnen worden ontmoet.

c) De bewegingen en werkzaamheden tijdens de wacht met betrekking tot de navigatie van het schip dienen nauwkeurig te worden bijgehouden.

9. Uitkijk

De taken van de uitkijk bestaan, behalve uit het houden van goede uitkijk ten einde de situatie, alsmede het gevaar voor aanvaring en stranding en andere gevaren voor de navigatie, volledig te kunnen beoordelen, uit het ontdekken van schepen en vliegtuigen in nood, schipbreukelingen, wrakken en wrakstukken. Bij het houden van uitkijk dient het volgende in acht te worden genomen :

a) degene die als uitkijk dienst doet, moet in staat zijn zijn volle aandacht te geven aan het houden van goede uitkijk; hij mag geen andere taken op zich nemen en hem mogen geen andere taken worden opgedragen die de vervulling van die taak in gevaar zouden kunnen brengen;

b) De taken van de uitkijk en van de roerganger zijn gescheiden en de roerganger mag niet als uitkijk worden beschouwd tijdens de besturing van het schip, behalve op kleine schepen waar vanuit de stuurstand een onbelemmerd uitzicht rondom bestaat, het zien bij nacht niet wordt belemmerd of een andere omstandigheid aanwezig is die het houden van goede uitkijk in de weg staat. De officier, belast met de wacht, kan overdag de enige uitkijk zijn, mits bij die gelegenheid :

(i) de situatie zorgvuldig is beoordeeld en er geen twijfel over bestaat dat zulks veilig is;

(ii) alle ter zake dienende factoren in overweging zijn genomen, met inbegrip van, maar niet beperkt tot :

- de weersgesteldheid,
- het zicht,
- de verkeersdichtheid,
- de nabijheid van gevaren voor de navigatie,
- de nodige oplettendheid, wanneer moet worden gevaren in of nabij verkeersscheidingsstelsels;

(iii) assistentie ter beschikking staat die terstond naar de brug kan worden geroepen wanneer een wijziging in de situatie dat nodig maakt.

10. Varen onder loodsaanwijzing

Niettegenstaande de taken en verplichtingen van de loods onthefft diens aanwezigheid aan boord de kapitein of officier, belast met de wacht, niet van hun taken en verplichtingen in verband met de veiligheid van het schip. De kapitein en de loods moeten gegevens uitwisselen met betrekking tot de te voeren navigatie, de plaatselijke omstandigheden en de eigenschappen van het schip. De kapitein en de officier van de wacht moeten nauw met de loods samenwerken en een nauwgezette controle uitoefenen op de positie en bewegingen van het schip.

11. Bescherming van het zee-milieu

De kapitein en de officier, belast met de wacht, dienen zich bewust te zijn van de ernstige gevolgen van verontreiniging van het zee-milieu ten gevolge van de bedrijfsvoering van het schip of van een

8. Fonctions et responsabilités relatives à la navigation

a) L'officier chargé du quart doit :

- (i) faire son quart à la passerelle et ne quitter ce poste en aucun cas avant d'avoir été dûment relevé;
- (ii) rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce que ce dernier lui ait expressément fait savoir qu'il assume cette responsabilité et que cela est bien entendu de part et d'autre;
- (iii) prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire;

(iv) ne pas transmettre ses fonctions à l'officier chargé d'assurer la relève s'il a des raisons de penser que ce dernier n'est de toute évidence pas capable de s'acquitter efficacement de ses fonctions et en informer le capitaine.

b) Lors du changement de quart, l'officier assurant la relève doit vérifier la position estimée ou vraie du navire et confirmer la route, le cap et la vitesse prévus et doit prendre note de tout danger pour la navigation qu'il peut s'attendre à rencontrer durant son quart.

c) Durant le quart il convient de noter soigneusement les mouvements et activités relatifs à la navigation.

9. Veille visuelle

Les fonctions de l'homme de veille doivent consister non seulement à assurer une veille visuelle appropriée pour évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage ou d'échouement ainsi que les autres dangers pour la navigation mais également à repérer les navires ou aéronefs en détresse, les naufragés, les épaves et les débris. Lorsque l'on assure une veille visuelle, il convient d'observer les dispositions suivantes :

a) L'homme de veille doit pouvoir consacrer toute son attention à ses fonctions et ne doit se voir confier ni entreprendre aucune fonction qui risquerait de gêner le bon exercice de cette veille.

b) Les tâches assignées à l'homme de veille et au timonier sont distinctes et l'on ne doit pas considérer le timonier comme préposé à la veille lorsqu'il est à la barre, sauf sur les navires de faible tonnage où l'on a une vue dégagée sur tout l'horizon depuis la barre et où rien ne gêne la vision nocturne ni n'entrave de quelque autre manière la veille visuelle. De jour, l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille visuelle à condition que dans chaque cas :

(i) la situation ait été attentivement évaluée et qu'il ait été établi sans doute possible que l'officier chargé du quart peut assurer seul la veille en toute sécurité;

(ii) il ait été dûment tenu compte de tous les facteurs pertinents et notamment, sans que cette énumération soit limitative :

- du temps,
- de la visibilité,
- de la densité du trafic,
- de la proximité de dangers pour la navigation,
- de l'attention nécessaire pour naviguer à l'intérieur ou à proximité de dispositifs de séparation du trafic;

(iii) la passerelle puisse bénéficier d'une aide immédiate si un changement de situation l'exige.

10. Navigation avec un pilote à bord

Nonobstant les tâches et obligations qui incombent au pilote, sa présence à bord ne décharge pas le capitaine ou l'officier chargé du quart des tâches et obligations qui leur incombent sur le plan de la sécurité du navire. Le capitaine et le pilote doivent échanger des renseignements sur la conduite du navire, les conditions locales et les caractéristiques du navire. Le capitaine et l'officier de quart doivent coopérer étroitement avec le pilote et vérifier soigneusement en permanence la position et les mouvements du navire.

11. Protection du milieu marin

Le capitaine et l'officier chargé du quart doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin; ils doivent prendre toutes les

ongeval, en dienen alle mogelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om een dergelijke verontreiniging te voorkomen, in het bijzonder in het kader van de desbetreffende internationale voorschriften en havenvoorschriften.

Voorschrift II/2

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van kapiteins en eerste stuurlieden van schepen van 200 brutoregister ton of meer

Kapitein en eerste stuurman van schepen van 1600 brutoregister ton of meer

1. Iedere kapitein en iedere eerste stuurman van een zeeschip van 1600 brutoregister ton of meer dient in het bezit te zijn van een passend brevet.

2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet :

a) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichame-lijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;

b) voldoen aan de eisen inzake brevettering als officier, belast met de brugwacht, op schepen van 200 brutoregister ton of meer, en in die hoedanigheid goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald;

(i) wat brevettering als eerste officier betreft, van ten minste 18 maanden; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 12 maanden, indien de Administratie een bijzondere opleiding verlangt die zij gelijkwaardig acht aan een dienst van ten minste zes maanden als officier belast met de brugwacht;

(ii) wat brevettering als kapitein betreft, van ten minste 36 maanden; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 24 maanden, indien ten minste 12 maanden van die tijd dienst op zee dienst is gedaan als eerste officier, of indien de Administratie een bijzondere opleiding verlangt, die zij gelijkwaardig acht aan een zodanige dienst;

c) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het Aanhangsel bij dit Voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze exameneisen voor kapiteins en eerste officieren van schepen van een beperkte grootte, die worden gebruikt voor reizen langs de kust, in zoverre zij dat noodzakelijk acht, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

Kapitein en eerste officier van schepen tussen 200 en 1600 bruto-registerton

3. Iedere kapitein en iedere eerste officier van schepen tussen 200 en 1600 brutoregister ton dient in het bezit te zijn van een passend brevet.

4. Ieder die een brevet wenst te verkrijgen, moet :

a) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichame-lijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan be-treft;

b) (i) wat brevettering als eerste stuurman betreft, voldoen aan de eisen voor een officier, belast met de brugwacht, op schepen van 200 brutoregister ton of meer;

(ii) wat brevettering als kapitein betreft, voldoen aan de eisen voor een officier, belast met de brugwacht, op schepen van 200 brutore-gisterton of meer, en in die hoedanigheid ten minste 36 maanden goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 24 maanden indien ten minste 12 maanden van die tijd dienst op zee is gedaan als eerste officier, of indien de Administratie een bijzondere opleiding verlangt, die zij gelijkwaardig acht aan een zodanige diensttijd;

c) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het Aanhang-sel bij dit Voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aan-brengen in deze exameneisen voor kapiteins en eerste officieren van schepen die worden gebruikt voor reizen langs de kust, in zoverre zij dat passend acht, ten einde de staf die niet van toepassing is op de desbetreffende wateren of schepen uit te sluiten, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

Algemeen

5. Het niveau van de volgens de verschillende onderdelen van het Aanhangsel vereiste kennis kan verschillen naar gelang het brevet wordt afgegeven op het niveau van kapitein of van eerste officier

précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires per-tinents.

Règle II/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonnes

Capitaine et second de navires d'une jauge brute égale ou supé-rieure à 1600 tonnes

1. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 tonnes doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonnes et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée :

(i) de 18 mois au moins pour le brevet de second; toutefois, cette durée peut être réduite à 12 mois au moins lorsque l'Administration exige une formation spéciale pouvant être considérée comme équiva-lant à six mois au moins de service en qualité d'officier chargé du quart à la passerelle;

(ii) de 36 mois au moins pour le brevet de capitaine; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins ou lorsque l'Administration exige une formation spéciale qui peut être considérée comme équivalent à un tel service;

c) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Admi-nistration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modi-fier ces prescriptions dans le cas des capitaines et des seconds de navires de dimensions restreintes qui effectuent des voyages à proxi-mité du littoral dans la mesure où elle le juge nécessaire, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Capitaine et second de navires d'une jauge brute comprise entre 200 tonnes et 1600 tonnes

3. Tout capitaine et tout second d'un navire de mer d'une jauge brute comprise entre 200 tonnes et 1600 tonnes doit être titu-laire d'un brevet approprié.

4. Tout candidat à un brevet doit :

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) (i) pour le brevet de second, satisfaire aux prescriptions appli-cables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonnes;

(ii) pour le brevet de capitaine, satisfaire aux prescriptions appli-cables aux officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonnes et justifier, à ce titre, d'un service en mer approuvé d'une durée de 36 mois au moins; toutefois, cette durée peut être réduite à 24 mois au moins lorsque le candidat a effectué un service en mer en qualité de second d'une durée de 12 mois au moins ou lorsque l'Administration exige une formation spéciale qui peut être considérée comme équivalent à un tel service;

c) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Admi-nistration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier ces prescriptions dans le cas des capitaines et des seconds de navires de dimensions restreintes qui effectuent des voyages à proximité du littoral, dans la mesure où elle le juge nécessaire, afin de supprimer les matières qui ne s'appliquent pas aux eaux ou aux navires intéressés, en tenant compte de l'incidence de cette modifica-tion sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Généralités

5. Le niveau des connaissances requises au titre des différentes rubriques de l'appendice peut varier selon que le brevet est délivré à un capitaine ou à un second et selon que le ou les brevets sont déli-

en naar gelang het brevet of de brevetten gelden voor schepen van 1600 brutoregisterton of meer, of voor schepen tussen 200 en 1600 brutoregisterton.

Aanhangsel bij voorschrift II/2

Kennis ten minste vereist voor de brevettering van kapiteins en eerste officieren van schepen van 200 brutoregisterton of meer

1. Het onderstaande programma is opgesteld voor de examinering van hen die een brevet als kapitein of eerste officier wensen te verkrijgen van schepen van 200 brutoregisterton of meer. Het vormt een uitgebreide en verdiepte versie van het programma, vervat in Voorschrift II/4 — « Verplichte minimumeisen inzake brevettering van officieren, belast met de brugwacht, op schepen van 200 brutoregisterton of meer ». Gezien het feit dat een kapitein de uiteindelijke verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van het schip, zijn passagiers, bemanning en lading, en dat een eerste officier in staat moet zijn die verantwoordelijkheid op ieder tijdstip over te nemen, moet de examinering over deze onderwerpen gericht zijn op het onderzoeken van hun bekwaamheid in het verwerken van alle beschikbare gegevens die van belang zijn voor de veiligheid van het schip.

2. Navigatie en plaatsbepaling

a) Reis-voorbereiding en navigatie onder alle omstandigheden :

- (i) door aanvaardbare methoden voor het uitzetten van trajecten op de oceaan;
- (ii) in beperkt vaarwater;
- (iii) bij aanwezigheid van ijs;
- (iv) bij beperkt zicht;
- (v) bij aanwezigheid van verkeersscheidingsstelsels;
- (vi) in gebieden met uitzonderlijke getijbewegingen;

b) Plaatsbepaling :

- (i) door astronomische waarnemingen, met name van de zon, de sterren, de maan en de planeten;
- (ii) door observatie met land in zicht, met inbegrip van de bekwaamheid gebruik te maken van peilingen op landmerken en andere hulpmiddelen voor de navigatie, zoals vuurtorens, bakens en boeien, alsmede van de juiste kaarten, berichten aan zeevarenden en andere publikaties om de nauwkeurigheid van de plaatsbepaling te beoordelen;
- (iii) het gebruik van alle moderne elektronische hulpmiddelen van het schip voor de navigatie, ten genoegen van de Administratie, waarbij in het bijzonder kennis aanwezig moet zijn van de principes van de werking daarvan, de beperkingen, oorzaken van fouten, het opsporen van onjuiste weergaven van gegevens en correctiemethoden om een nauwkeurige plaatsbepaling te verkrijgen.

3. Wachtdienst

a) Aantonen dat men grondige kennis bezit van de inhoud, toepassing en strekking van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, met inbegrip van de Bijlagen die betrekking hebben op de veiligheid van de navigatie.

b) Aantonen dat men kennis bezit van Voorschrift II/1 — « Grondbeginselen in acht te nemen bij het waarnemen van de wacht op de brug ».

4. Radaruitrusting

Met behulp van de radar-simulator of, indien deze niet beschikbaar is, de plotkaart, aantonen dat men kennis bezit van de principes en werking van radar, en bekwaamheid in het gebruik van radar en in de interpretatie en analyse van de met die uitrusting verkregen gegevens, waaronder:

- a) factoren die de juiste werking en de nauwkeurigheid beïnvloeden;
- b) instellen en vasthouden van het beeld;
- c) vaststellen van een onjuiste weergave van gegevens, valse echo's, zee-echo, enz.;
- d) afstand en peilingen;
- e) identificatie van kritische echo's;
- f) de koers en vaartsnelheid van andere schepen;
- g) de tijd en afstand van de dichtste nadering van schepen die de route van het eigen schip kruisen, dit schip tegemoet varen of het passeren;
- h) opmerken van wijzigingen in de koers en vaart van andere schepen;
- i) het effect van wijzigingen in de koers of vaart van het eigen schip, of in deze beide;
- j) toepassing van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

vrès pour des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux ou pour des navires d'une jauge brute comprise entre 200 et 1 600 tonneaux.

Appendice à la règle II/2

Connaissance minimales requises pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de capitaine ou de second de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux. Il représente une version plus développée et plus approfondie du programme énoncé à la règle II/4 intitulée « Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux ». Compte tenu du fait que c'est le capitaine qui, en dernier ressort, est responsable de la sécurité du navire, des passagers, de l'équipage et de la cargaison et du fait que le second doit être à tout moment en mesure d'assumer cette responsabilité, l'examen portant sur ces questions doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations disponibles qui ont trait à la sécurité du navire.

2. Navigation et détermination de la position

a) Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions :

- (i) par des méthodes acceptables de plotting des routes océaniques;
- (ii) dans des eaux où la navigation est réglementée;
- (iii) dans les glaces;
- (iv) par visibilité restreinte;
- (v) dans des dispositifs de séparation du trafic;
- (vi) dans des zones sujettes à de fortes marées.

b) Détermination de la position :

- (i) par des observations astronomiques, notamment à l'aide du soleil, des étoiles, de la lune et des planètes;
- (ii) par des observations en vue de terre, y compris l'utilisation des relèvements d'amers et d'aides à la navigation tels que phares, balises et bouées, ainsi que des cartes, des avis aux navigateurs et autres publications appropriés en vue d'évaluer l'exactitude de la position déterminée;
- (iii) par l'emploi de toutes les aides électroniques à la navigation modernes du navire, à la satisfaction de l'Administration, et grâce en particulier à la connaissance de leurs principes de fonctionnement, de leurs limitations, des sources d'erreurs, de la détection des présentations erronées de renseignements et des méthodes de correction en vue d'obtenir une détermination précise de la position.

3. Veille

a) Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, notamment de celles des Annexes qui intéressent la sécurité de la navigation.

b) Connaissance du contenu de la règle II/1 intitulée « Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle ».

4. Equipement radar

Montrer, à l'aide d'un simulateur radar ou, à défaut, d'un tableau de manœuvre, une connaissance des principes fondamentaux du radar, de son fonctionnement et de son utilisation ainsi qu'une aptitude à interpréter et à analyser les informations fournies par l'appareil, et notamment :

- a) les facteurs affectant son rendement et sa précision;
- b) le réglage initial et permanent de l'image;
- c) la détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc.;
- d) la distance et le relèvement;
- e) l'identification des échos critiques;
- f) la route et la vitesse des autres navires;
- g) l'heure et la distance du plus proche passage de navires croisant la route, contrebordiers ou rattrapant;
- h) la détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;
- i) les effets des changements de la route et/ou de la vitesse de son propre navire;
- j) l'application du Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

5. Magnetische kompassen en gyrokompassen

De bekwaamheid om de fouten van het magnetische kompas en het gyrokompas vast te stellen en te herstellen, en de kennis van de mid-delen om die fouten te herstellen.

6. Meteorologie en oceanografie

- Aantonen dat men de bekwaamheid bezit om een synoptische weerkkaart te begrijpen en te interpreteren, en het weer in een bepaald gebied te voorspellen, mede aan de hand van de weersgesteldheid ter plaatse waar men zich bevindt.
- Kennis van de kenmerken van de verschillende weersystemen, met inbegrip van tropische orkanen en het vermijden van stormcentra in de gevaarlijke sectoren.
- Kennis van de systemen van stromingen in de oceaan.
- Bekwaamheid in het gebruik van alle ter zake dienende zee-vaartkundige publikaties over getijden en stromingen, met inbegrip van die in de Engelse taal.
- Bekwaamheid in het maken van getijberekeningen.

7. Het manœuvreren met en de bediening van het schip

Het manœuvreren met en de bediening van het schip onder alle omstandigheden, met inbegrip van het volgende :

- manœuvres bij het naderen van loodsboten of -stations, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met het weer, het tij, de uit-loopafstand en de stopweg;
- besturen van het schip op rivieren, in mondingen, enz., waarbij rekening wordt gehouden met het effect van stroom, wind en beperkte ruimte, op de gevoeligheid voor roeruitslagen;
- manœuvreren bij geringe waterdiepte, met inbegrip van de vermindering van de ruimte onder de kiel van het schip ten gevolge van het effect van « squat » (1) en het slingeren en stampen van het schip;
- het wederzijdse effect tussen elkaar passerende schepen en tussen het eigen schip en nabij gelegen banken (kanaaleffect);
- meren en ontmeren onder verschillende omstandigheden wat de wind en het getij betreft en zowel met als zonder gebruik van trossen;
- keuze van de ankerplaats; voor anker gaan met één of twee ankers op beperkte ankerplaatsen en de factoren die van betekenis zijn bij het bepalen van de te gebruiken kettinglengte;
- krabben van het anker; klaren van onklare ankers;
- dokken van het schip, zowel met als zonder averij;
- behandeling en besturing van schepen bij slecht weer, met inbegrip van het verlenen van hulp aan schepen of vliegtuigen in nood, sleepwerkzaamheden, de middelen om te voorkomen dat een schip dat niet meer naar het roer luistert dwarszees valt, het verminderen van drift en het gebruik van stortolie;
- voorzorgsmaatregelen bij de manœuvres tijdens het te water laten van reddingsboten en -vlotten;
- methoden om overlevenden aan boord te nemen vanuit reddings-boten of -vlotten;
- bekwaamheid om de eigenschappen, wat het manœuvres en de machines betreft, vast te stellen van de belangrijkste typen schepen, waarbij in het bijzonder moet worden gelet op de stopweg en de draaicirkel bij verschillende snelheden en diepgangen;
- belang van het navigeren met verminderde snelheid om averij te voorkomen ten gevolge van de boeg- of hekgolf van het eigen schip;
- praktische maatregelen die moeten worden genomen wanneer wordt gevaren bij aanwezigheid van ijs of in geval van ijsafzetting aan boord;
- gebruik van en manœuvreren in verkeersscheidingsstelsels.

8. Stabiliteit (2) en bouw van het schip, en maatregelen in geval van averij

- Begrip van de grondprincipes van de scheepsbouw en de theorieën en factoren die de trim en stabiliteit beïnvloeden, en van de noodzakelijke maatregelen om een veilige trim en stabiliteit te waarborgen.
- Kennis van het effect op de trim en stabiliteit van het schip in geval van averij en het vollopen van een afdeling ten gevolge daarvan, alsmede van de te nemen tegenmaatregelen.

(1) « Squat » : de vermindering van de ruimte onder de kiel, van het schip ontstaat wanneer het schip zich door het water beweegt en die wordt veroorzaakt zowel door het feit dat het schip dieper inzinkt, als door de verandering in trim. Het effect neemt toe bij geringe waterdiepte, en neemt af bij vermindering van de snelheid van het schip.

(2) Kapiteins en eerste officieren dienst doende op kleine schepen, moeten volledig bekend zijn met de belangrijkste vereisten inzake de stabiliteit van die schepen.

5. Compas magnétique et gyroscopique

Aptitude à déterminer et à corriger les variations du compas magnétique et du compas gyroscopique et connaissance des moyens permettant de corriger de telles variations.

6. Météorologie et océanographie

- Aptitude à comprendre et à interpréter une carte synoptique et à établir des prévisions météorologiques régionales en tenant compte des conditions météorologiques locales.
- Connaissance des caractéristiques des divers systèmes météorologiques, notamment des cyclones tropicaux et des moyens d'éviter les centres des tempêtes et les secteurs dangereux.
- Connaissance des systèmes de courants maritimes.
- Aptitude à utiliser toutes les publications pertinentes relatives aux marées et aux courants, y compris les publications en langue anglaise.
- Aptitude à calculer les conditions de la marée.

7. Manœuvre et conduite du navire

Manœuvre et conduite d'un navire dans toutes les conditions y compris les conditions suivantes :

- manœuvres à l'approche des bateaux ou des postes de pilote, compte dûment tenu du temps, de la marée, de l'erre en avant et des distances d'arrêt;
- manœuvres d'un navire sur les fleuves, dans les estuaires, etc., compte tenu des effets du courant, du vent et de l'espace limité sur l'action de la barre;
- manœuvre en eaux peu profondes, compte tenu de la réduction de la hauteur d'eau sous la quille due à l'accroupissement (1), au roulis et au tangage;
- interaction entre navires qui se croisent et entre un navire et les rives proches (effet de canal);
- accostage et appareillage dans toutes les conditions de vent et de marée, avec et sans remorqueur;
- choix du mouillage; opération de mouillage sur une ou deux ancres dans des espaces restreints; facteurs entrant en ligne de compte pour déterminer la longueur de chaîne d'ancre à utiliser;
- déravage sur l'ancre; libération d'ancres engagées;
- mise en cale sèche à l'état intact et après avarie;
- conduite et manœuvre du navire par mauvais temps, y compris l'assistance à un navire ou à un aéronef en détresse, les opérations de remorquage, les moyens permettant d'empêcher un navire de tomber en travers et de réduire la dérive, ainsi que l'utilisation d'huile;
- précautions à prendre lors des manœuvres de mise à l'eau des embarcations ou radeaux de sauvetage par mauvais temps;
- méthode à suivre pour hisser à bord du navire les survivants se trouvant dans des embarcations ou des radeaux de sauvetage;
- aptitude à déterminer la manœuvre et les caractéristiques de la machine des principaux types de navires, s'agissant notamment de la distance d'arrêt et du cercle de giration à des vitesses diverses et avec des tirants d'eau différents;
- importance qu'il y a à naviguer à vitesse réduite pour éviter les avaries causées par les lames de proue et de poupe produites par le navire;
- mesures pratiques à prendre en cas de navigation dans les glaces ou en cas d'accumulation de glace à bord;
- utilisation des dispositifs de séparation du trafic et navigation à l'intérieur de ces dispositifs.

8. Stabilité (2) et construction du navire et mesures à prendre en cas d'avarie

- Compréhension des principes fondamentaux de la construction du navire et des théories et des facteurs qui influent sur l'assiette et la stabilité ainsi que des mesures nécessaires pour conserver une assiette et une stabilité assurant une sécurité suffisante.
- Connaissance des effets de l'envahissement d'un compartiment consécutif à une avarie sur l'assiette et la stabilité et mesures à prendre pour y remédier.

(1) Accroupissement : diminution de la hauteur d'eau sous un navire qui se produit lorsque le navire a de l'erre et qui est l'effet conjugué de l'enfoncement physique du navire et du changement d'assiette. Cet effet s'accroît en eau peu profonde et s'atténue lorsque la vitesse du navire diminue.

(2) Les capitaines et les seconds servant à bord de navires de faible tonnage doivent connaître parfaitement les caractéristiques fondamentales de stabilité de leurs navires.

c) Gebruik van stabiliteits-, trim- en spanningstabellen, grafieken en hulpmiddelen voor het berekenen van de spanning, met inbegrip van kennis van het innemen van lading en ballast ten einde de spanning die op de romp wordt uitgeoefend binnen aanvaardbare grenzen te houden.

d) Algemene kennis van de belangrijkste scheepsbouwkundige elementen van een schip en de juiste benaming van de verschillende onderdelen daarvan.

e) Kennis van de IMCO-aanbevelingen betreffende stabiliteit van schepen.

9. Machineinstallaties

a) Principes van de werking van voortstuwinginstallaties van schepen.

b) Hulpwerktuigen van het schip.

c) Algemene kennis van termen op het gebied van de scheeps-werktuigkunde.

10. Beladen en stuwen

a) Stuwen en vastzetten van ladingen aan boord van schepen, met inbegrip van het laadgerei.

b) Werkzaamheden in verband met het laden en lossen, in het bijzonder het laden en lossen van zware lasten.

c) Internationale voorschriften en aanbevelingen met betrekking tot het vervoer van ladingen, in het bijzonder de « International Maritime Dangerous Goods Code » (IMDG) (Internationale maritieme code inzake het vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen).

d) Vervoer van gevaarlijke stoffen; voorzorgsmaatregelen, te nemen tijdens de werkzaamheden in verband met het laden en lossen, en de behandeling van gevaarlijke stoffen tijdens een reis.

e) Praktische kennis van de inhoud en toepassing van de handboeken inzake de geldende regels over de veiligheid van tankers.

f) Praktische kennis van de gangbare bepalingen over de inrichting van leidingstelsels en pompen voor de lading.

g) Termen en begripsomschrijvingen, gebruikt om de eigenschappen te beschrijven de gangbare olieladingen, zoals ruwe olie, « middle distillates » (destillaten met een kookpunt tussen $\pm 150^\circ$ en $\pm 350^\circ$ C), en nafta.

h) Voorschriften inzake vervuiling; het innemen van ballast, werkzaamheden in verband met het schoonmaken en gasvrij maken van tanks.

i) Methoden van belading bovenop ladingrestanten.

11. Voorkoming van brand en brandbestrijdingsmiddelen

a) Organisatie van brandoefeningen.

b) Brandtypen en scheikundige verschijnselen bij brand.

c) Brandbestrijdingsmiddelen.

d) Hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding.

e) Kennis van voorschriften inzake brandbestrijdingsmiddelen.

12. Optreden in noodsituaties

a) Voorzorgsmaatregelen bij het aan de grond zetten van het schip.

b) Maatregelen te nemen vóór en na het aan de grond lopen.

c) Vlootbrengen van een aan de grond gelopen schip, met en zonder bijstand.

d) Maatregelen te nemen na een aanvaring.

e) Provisorisch dichten van lekken.

f) Maatregelen voor de bescherming en veiligheid van passagiers en bemanning in noodsituaties.

g) Beperking van schade en bergen van het schip na een brand of ontploffing.

h) Schip verlaten.

i) Sturen met, en het aanbrengen en gebruik van het noodstuurgerei en wijze van aanbrengen van een noodroer, wanneer dat mogelijk is.

j) Redding van personen vanaf een schip in nood of vanaf een wrak.

k) Handelingen bij « man over boord ».

13. Medische verzorging

In alle opzichten bekend zijn met de toepassing van de inhoud van de volgende publikaties :

a) De « International Medical Guide for Ships » (Internationale Medische Gids voor schepen) of daarmee overeenkomende nationale publikaties;

b) De Medische afdeling van het Internationale Seinboek;

c) De « Medical First Aid Guide for use in Accidents Involving Dangerous Goods » (Geneeskundige Eerste-Hulp gids bij ongevallen met gevaarlijke stoffen).

c) Utilisation des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes ainsi que des diagrammes et tableaux de calcul des contraintes, y compris la connaissance du chargement des cargaisons et du ballastage nécessaire pour maintenir les contraintes qui s'exercent sur la coque dans des limites acceptables.

d) Connaissance générale des principaux éléments de structure d'un navire et désignation correcte des différentes parties qui le composent.

e) Connaissance des recommandations de l'OMCI relatives à la stabilité des navires.

9. Machines du navire

a) Principes de fonctionnement des machines marines.

b) Machines auxiliaires du navire.

c) Connaissance générale du vocabulaire technique de la machine.

10. Manutention et arrimage des cargaisons

a) Arrimage et assujettissement des cargaisons à bord des navires, y compris les appareils de manutention.

b) Opérations de chargement et de déchargement et plus particulièrement chargement et déchargement des charges lourdes.

c) Règlements et recommandations internationaux relatifs au transport de cargaisons, et notamment Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG).

d) Transport de marchandises dangereuses; précautions à prendre pendant les opérations de chargement et de déchargement et surveillance des marchandises dangereuses en cours de traversée.

e) Connaissance pratique du contenu et de l'application des recueils pertinents de règles sur la sécurité des navires-citernes en vigueur.

f) Connaissance pratique des systèmes courants de tuyautages et de pompage de la cargaison.

g) Termes et définitions utilisés pour décrire les caractéristiques des cargaisons courantes d'hydrocarbures, tels que bruts, distillats moyens, naphthes.

h) Règles concernant la pollution; opérations de ballastage, de nettoyage et de dégazage des citernes.

i) Méthodes de chargement sur résidus.

11. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

a) Organisation d'exercices d'incendie.

b) Types d'incendie et phénomènes chimiques intervenant dans les incendies.

c) Dispositifs de lutte contre l'incendie.

d) Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

e) Connaissance des règles relatives au matériel de lutte contre l'incendie.

12. Consignes en cas de situation critique

a) Précaution à prendre lors de l'échouage d'un navire.

b) Mesures à prendre avant et après l'échouement.

c) Méthodes de renflouement d'un navire avec et sans secours.

d) Mesures à prendre après un abordage.

e) Colmatage provisoire des brèches.

f) Mesures à prendre pour la protection et la sécurité des passagers et de l'équipage dans les situations critiques.

g) Limitation des dommages et sauvetage du navire après un incendie ou une explosion.

h) Abandon du navire.

i) Manière de gouverner, de gréer et d'utiliser des moyens de fortune pour gouverner en cas de situation critique et manière d'installer un gouvernail de fortune si cela est possible.

j) Sauvetage des personnes à bord d'un navire en détresse ou d'une épave.

k) Sauvetage d'un homme à la mer.

13. Secours médical

Connaissance approfondie de l'utilisation des publications suivantes :

a) Guide médical international de bord ou publications nationales équivalentes;

b) Section médicale du Code international de signaux;

c) Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses.

14. Scheepvaartwetten

a) Kennis van de internationale scheepvaartwetgeving, als neergelegd in internationale overeenkomsten en verdragen, voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van de kapitein, met name die inzake de veiligheid en de bescherming van het zee-milieu. Aan de volgende onderwerpen moet in het bijzonder aandacht worden besteed :

- (i) certificaten en andere documenten, waarvan de aanwezigheid aan boord verplicht is krachtens internationale verdragen, hoe zij kunnen worden verkregen en hun wettelijke geldigheidsduur;
- (ii) verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van het Internationaal Verdrag betreffende de uitwatering van schepen;
- (iii) verantwoordelijkheden op grond van de desbetreffende vereisten van het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee;
- (iv) verantwoordelijkheden op grond van internationale verdragen ter voorkoming van verontreiniging door schepen;
- (v) verklaringen op het gebied van de scheepvaart inzake gezondheid; de vereisten neergelegd in de Internationale Gezondheidsvoorschriften;
- (vi) verantwoordelijkheden op grond van het Verdrag inzake Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee;
- (vii) verantwoordelijkheden op grond van andere internationale overeenkomsten met betrekking tot de veiligheid van het schip, de passagiers, de bemanning en de lading.

b) De mate van kennis van de nationale scheepvaartwetgeving wordt overgelaten aan het inzicht van de Administratie; deze kennis dient in elk geval de nationale bepalingen ter uitvoering van de internationale overeenkomsten te omvatten.

15. Personeelsbeleid en verantwoordelijkheid inzake opleiding

Kennis van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van schepen.

16. Verbindingen

a) Bekwaamheid om berichten over te brengen en te ontvangen met de morselamp, en het Internationale Seinboek te gebruiken; indien de Administratie kandidaten wat deze onderwerpen betreft heeft geëxamineerd met het oog op een diploma in een lagere categorie, kan zij de mogelijkheid openhouden hen wat die onderwerpen betreft niet opnieuw te examineren met het oog op brevettering als kapitein.

b) Kennis van de procedures in het radiotelefonieverkeer en bekwaamheid om radiotelefoons te gebruiken, in het bijzonder op het gebied van nood-, spoed- en veiligheidsberichten en berichten voor de scheepvaart.

c) Kennis van de procedures inzake radiotelegrafische noodseinen, als voorgeschreven in het Radioreglement.

17. Redding van mensenlevens

Grondige kennis van de voorschriften inzake reddingmiddelen (Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee), de organisatie van oefeningen in het verlaten van het schip, reddingsboten, reddingvloten en andere uitrusting voor het redden van mensenlevens.

18. Opsporing en redding

Grondige kennis van het « Merchant Ship Search and Rescue Manual » (MERSAR) (Handboek Opsporing en Redding op zee) van de IMCO.

19. Methoden voor het aantonen van de bekwaamheid van de kandidaten

a) Navigatie

Bekwaamheid in het gebruik van de sextant, de pelorus en de azimutspiegel, alsmede de bekwaamheid om positie te bepalen en koersen en peilingen af te zetten.

b) Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee

- (i) het gebruik van schaalmodellen waarop de juiste seinen of lichten zijn aangegeven, of een simulator met navigatielichten.
- (ii) plotkaart of radar-simulator.

c) Radar

- (i) radar-simulator, of
- (ii) plotkaarten.

14. Droit maritime

a) Connaissance des règles de droit maritime international énoncées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et les responsabilités particulières du capitaine, et notamment celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. Une attention particulière doit être accordée aux questions suivantes :

- (i) certificats et autres documents dont l'existence à bord des navires est exigée par les conventions internationales, conditions dans lesquelles ils peuvent être obtenus et période de leur validité légale;
- (ii) responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale sur les lignes de charge;
- (iii) responsabilités aux termes des dispositions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
- (iv) responsabilités aux termes des conventions internationales pour la prévention de la pollution par les navires;
- (v) déclarations maritimes de santé; dispositions du Règlement sanitaire international;

(vi) responsabilités aux termes de la Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer;

(vii) responsabilités aux termes d'autres instruments internationaux concernant la sécurité du navire, des passagers, de l'équipage et de la cargaison.

b) L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de l'Administration mais cette connaissance doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux.

15. Direction du personnel et responsabilité en matière de formation

Connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires.

16. Communications

a) Aptitude à émettre et à recevoir des messages par signalisation lumineuse morse et à utiliser le Code international de signaux; lorsque l'Administration leur a fait subir un examen portant sur ces questions pour les catégories inférieures de brevets, les candidats ont la possibilité de ne pas passer à nouveau d'examen à cet égard pour l'obtention du brevet de capitaine.

b) Connaissance des procédures radiotéléphoniques et aptitude à utiliser les radiotéléphones, notamment en matière de messages de détresse, d'urgence, de sécurité et de navigation.

c) Connaissance des procédures relatives aux signaux radiotélégraphiques de détresse prescrits par les Règlements des radiocommunications.

17. Sauvetage

Connaissance approfondie des règles relatives aux engins de sauvetage (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer), de l'organisation des exercices d'abandon du navire, ainsi que des embarcations, des radeaux et autres engins de sauvetage.

18. Recherche et sauvetage

Connaissance approfondie du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'OMCI.

19. Méthodes qui pourraient être utilisées pour prouver l'aptitude des candidats

a) Navigation

Aptitude à utiliser le sextant, l'alidade et le miroir azimutal, à faire le point et à tracer la route et les relèvements.

b) Règlement international pour prévenir les abordages en mer

- (i) utilisation de modèles réduits montrant les signaux ou les feux appropriés ou d'un simulateur des feux de navigation;
- (ii) tableau de manœuvre ou simulateur radar.

c) Radar

- (i) simulateur radar;
- (ii) tableaux de manœuvre.

d) Brandbestrijding

Hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding.

e) Verbindingen

Praktische test inzake visuele berichtgeving en berichtgeving met behulp van de stem.

f) Redding van mensenlevens

Het te water laten en de bediening van reddingboten en andere reddingmiddelen, met inbegrip van het dragen van redding gordels.

Voorschrift II/3

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van officieren, belast met de brugwacht, en van kapiteins van schepen van minder dan 200 brutoregisterton

1. Schepen die niet worden gebruikt voor reizen langs de kust

a) Iedere kapitein, dienst doende op een zeeschip van minder dan 200 brutoregisterton dat niet wordt gebruikt voor reizen langs de kust, dient in het bezit te zijn van een door de Administratie erkend brevet voor de dienst als kapitein van schepen tussen 200 en 1600 brutoregisterton.

b) Iedere officier, belast met de brugwacht, dienst doende op een zeeschip van minder dan 200 brutoregisterton, dat niet wordt gebruikt voor reizen langs de kust dient in het bezit te zijn van een passend brevet voor schepen van 200 brutoregisterton of meer.

2. Schepen die worden gebruikt voor reizen langs de kust

a) Kapitein

(i) Iedere kapitein, dienst doende op een zeeschip van minder dan 200 brutoregisterton dat wordt gebruikt voor reizen langs de kust dient in het bezit te zijn van een passend brevet

(ii) Ieder die een brevet wenst te verkrijgen, moet :

1) niet jonger zijn dan 20 jaar;

2) gedurende ten minste 12 maanden goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald als officier belast met de brugwacht;

3) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij de vereiste kennis bezit om zijn taken op de desbetreffende schepen naar behoren te vervullen, daaronder begrepen de in het Aanhangsel bij dit Voorschrift vervatte onderwerpen.

b) Officier belast met de brugwacht

(i) Iedere officier, belast met de brugwacht op een zeeschip van minder dan 200 brutoregisterton dat wordt gebruikt voor reizen langs de kust, dient in het bezit te zijn van een passend brevet.

(ii) Ieder die een brevet wenst te verkrijgen, moet :

1) niet jonger zijn dan 18 jaar;

2) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororganen betreft;

3) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij :

— met gunstig resultaat een bijzondere opleiding heeft gevolgd, daaronder begrepen een periode van passende dienst op zee als vereist door de Administratie; of

— goedgekeurde diensttijd op zee aan dek hebben behaald gedaan gedurende ten minste drie jaar;

4) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij de vereiste kennis bezit om zijn taken op de desbetreffende schepen naar behoren te vervullen, daaronder begrepen de in het Aanhangsel vervatte onderwerpen.

3. Opleiding

De opleiding, dienende om de nodige kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient te zijn gebaseerd op Voorschrift II/ 1 — « Grondbeginselen in acht te nemen bij het waarnemen van de wacht op de brug », en op de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen.

d) Lutte contre l'incendie

Participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

e) Communications

Essai pratique de communication visuelle et vocale.

f) Sauvetage

Mise à l'eau et manutention des embarcations et autres engins de sauvetage, y compris port des brassières de sauvetage.

Règle II/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux

1. Navires n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral

a) Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet reconnu par l'Administration pour l'exercice des fonctions de capitaine à bord des navires d'une jauge brute comprise entre 200 et 1.600 tonneaux.

b) Tout officier chargé du quart à la passerelle qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux n'effectuant pas de voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux.

2. Navires effectuant des voyages à proximité du littoral

a) Capitaine

(i) Tout capitaine qui sert à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux effectuant des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié.

(ii) Tout candidat au brevet doit :

1) avoir 20 ans au moins;

2) avoir accompli un service approuvé en mer d'une durée de 12 mois au moins en tant qu'officier chargé du quart à la passerelle;

3) prouver à l'Administration qu'il possède les connaissances voulues pour assumer ses fonctions à bord des navires en cause, notamment dans les domaines indiqués dans l'appendice à la présente règle.

b) Officier chargé du quart à la passerelle

(i) Tout officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux effectuant des voyages à proximité du littoral doit être titulaire d'un brevet approprié.

(ii) Tout candidat au brevet doit :

1) avoir 18 ans au moins;

2) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

3) prouver à l'Administration :

— qu'il a suivi avec succès une formation spéciale comportant un service en mer conforme aux prescriptions de l'Administration; ou

— qu'il a accompli un service approuvé en mer d'une durée de trois ans au moins, en tant que membre du service « pont »;

4) prouver à l'Administration qu'il possède des connaissances suffisantes pour assumer ses fonctions à bord des navires en cause, notamment dans les domaines indiqués dans l'appendice.

3. Formation

La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit être fondée sur la règle II/1 intitulée « Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle » et sur les règles et recommandations internationales pertinentes.

4. Vrijstellingen

Indien de Administratie van oordeel is dat, gezien de grootte van het schip en de omstandigheden van de reis volledige toepassing van dit Voorschrift en het Aanhangsel daarbij onredelijk of onmogelijk is, kan zij de kapitein en officier, belast met de brugwacht, op een zodanig schip of een zodanige categorie schepen en dienovereenkomstige vrijstelling verlenen ten aanzien van enkele van de eisen, rekening houdend met de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

Aanhangsel bij Voorschrift II/3

Kennis ten minste vereist voor de brevettering van officieren, belast met de brugwacht, en van kapiteins van schepen van minder dan 200 brutoregister-ton

1. a) Kennis van de volgende onderwerpen :
 - (i) kustnavigatie en, voor zover nodig, astronomische navigatie;
 - (ii) Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee;
 - (iii) Internationale Maritieme Code inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen;
 - (iv) magnetisch kompas;
 - (v) radiotelefonie en visuele seineu;
 - (vi) voorkoming van brand en bestrijdingsmiddelen;
 - (vii) redding van mensenlevens;
 - (viii) optreden in noodsituaties;
 - (ix) manoeuvreren met het schip;
 - (x) stabiliteit van het schip;
 - (xi) meteorologie;
 - (xii) voortstuwingsinstallaties;
 - (xiii) eerste hulp bij ongelukken;
 - (xiv) opsporing en redding;
 - (xv) voorkoming van verontreiniging van het milieu.
 - b) Buiten de in sub-paragraaf a) opgenomen eisen dient men voldoende kennis te bezitten om op veilige wijze alle aan boord van de desbetreffende schepen aangebrachte navigatiehulpmiddelen en uitrusting te bedienen.
 - c) Het niveau van de vereiste kennis van de in de sub-paragrafen a) en b) vermelde onderwerpen dient voldoende te zijn voor de officier van de wacht om op veilige wijze zijn taken te kunnen vervullen.
2. Iedere kapitein die dienst doet op een zeeschip van minder dan 200 brutoregister-ton moet, buiten de in sub-paragraaf 1) hierboven opgenomen eisen, ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij de kennis bezit om alle taken van een zodanige kapitein op veilige wijze uit te voeren.

Voorschrift II/4

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van officieren belast met de brugwacht, op schepen van 200 brutoregister-ton of meer

1. Iedere officier, belast met de brugwacht, die dienst doet op een zeeschip van 200 brutoregister-ton of meer dient in het bezit te zijn van een passend brevet.
2. Ieder die een brevet wenst te verkrijgen, moet :
 - a) niet jonger zijn dan 18 jaar;
 - b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;
 - c) gedurende ten minste drie jaar goedgekeurde diensttijd op zee in de dekdienst hebben behaald, waaronder begrepen een periode van ten minste zes maanden, waarin hij op de brug wacht heeft gelopen onder toezicht van een bevoegde Officier; de Administratie kan evenwel toestaan dat van deze diensttijd op zee als bedoeld een periode van ten hoogste twee jaar wordt vervangen door een periode waarin een bijzondere opleiding wordt genoten, mits de Administratie zich ervan overtuigd heeft dat een zodanige opleiding wat kwaliteit betreft tenminste gelijkwaardig is aan de diensttijd op zee buitengaats waarvoor zij in de plaats komt;
 - d) door het afleggen van een passend examen ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij voldoende theoretische en praktische kennis bezit om zijn taken te vervullen.

3. Brevetten voor het dienst doen zonder beperking

Bij het examen met het oog op de afgifte van brevetten voor het dienst doen zonder beperking wat het gebied betreft waar de dienst wordt uitgeoefend, wordt onderzocht of de theoretische en praktische kennis van de kandidaat in de in het Aanhangsel bij dit Voorschrift vervatte onderwerpen toereikend is.

4. Exemptions

L'Administration, si elle juge que les dimensions d'un navire et les conditions de voyage sont telles que l'application de la totalité des prescriptions de la présente règle et de son appendice ne serait ni raisonnable ni possible dans la pratique, peut, dans la mesure appropriée, exempter le capitaine et l'officier chargé du quart à la passerelle à bord d'un tel navire ou d'une telle catégorie de navires, de certaines de ces prescriptions en tenant compte de la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

Appendice à la règle II/3

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets d'officier chargé du quart à la passerelle et de capitaine de navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux

1. a) Connaissance des questions suivantes :
 - (i) navigation côtière et, dans la mesure requise, navigation astronomique;
 - (ii) Règlement international pour prévenir les abordages en mer;
 - (iii) Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG);
 - (iv) compas magnétique;
 - (v) radiotéléphonie et signalisation visuelle;
 - (vi) prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie;
 - (vii) sauvetage;
 - (viii) consignes en cas de situation critique;
 - (ix) manœuvre du navire;
 - (x) stabilité du navire;
 - (xi) météorologie;
 - (xii) installations propulsives des navires de faibles dimensions;
 - (xiii) premiers soins;
 - (xiv) recherche et sauvetage;
 - (xv) prévention de la pollution du milieu marin.
 - b) Outre les connaissances prescrites à l'alinéa a), l'officier chargé du quart à la passerelle doit posséder des connaissances suffisantes pour se servir en toute sécurité de toutes les aides à la navigation et de l'équipement installés à bord des navires en cause.
 - c) L'officier chargé du quart à la passerelle doit disposer de connaissances suffisantes en ce qui concerne les matières mentionnées aux alinéas a) et b) ci-dessus pour s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité.
2. Tout capitaine servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux doit non seulement avoir les connaissances exigées au paragraphe 1 ci-dessus, mais encore prouver à l'Administration qu'il possède les connaissances voulues pour assumer en toute sécurité les fonctions de capitaine.

Règle II/4

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

1. Tout officier chargé du quart à la passerelle servant à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux doit être titulaire d'un brevet approprié.
2. Tout candidat au brevet doit :
 - a) avoir 18 ans au moins;
 - b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;
 - c) avoir accompli un service approuvé en mer d'une durée de trois ans au moins, en tant que membre du service « pont », et rempli, pendant six mois au moins au cours de cette période, des fonctions afférentes au quart à la passerelle sous la surveillance d'un officier qualifié. Toutefois, l'Administration peut permettre qu'une période de deux ans au plus de ce service approuvé soit remplacée par une période de formation spéciale, à condition qu'elle ait la certitude que cette formation est d'une qualité au moins équivalente à la période de service en mer qu'elle remplace;
 - d) prouver à l'Administration, en passant un examen approprié, qu'il possède les connaissances théoriques et pratiques voulues pour assumer ses fonctions.

3. Brevets d'aptitude au service sans restrictions

La délivrance des brevets d'aptitude au service sans restrictions quant à la zone d'exploitation doit être subordonnée à un examen prouvant des connaissances théoriques et pratiques suffisantes dans les matières indiquées dans l'appendice à la présente règle.

4. Beperkte brevetten

De Administratie kan bij de afgifte van beperkte brevetten voor de dienst op reizen langs de kust de volgende onderwerpen uit de in het Aanhangsel vervatte onderwerpen laten vervallen, rekening houdend met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden :

- a) astronomische navigatie;
- b) elektronische systemen voor plaatsbepaling en navigatie in wateren die niet door dergelijke systemen worden bestreken.

5. Niveau van kennis

a) Het vereiste niveau van kennis van de in het Aanhangsel vervatte onderwerpen dient voldoende te zijn voor de officier van de wacht om op veilige wijze zijn taken te kunnen vervullen. Bij de bepaling van het desbetreffende niveau van kennis dient de Administratie rekening te houden met de opmerkingen onder ieder onderwerp in het Aanhangsel.

b) De opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient te zijn gebaseerd op Voorschrift II/1 — « Grondbeginselen in acht te nemen bij het waarnemen van de wacht op de brug », en op de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen.

Aanhangsel bij Voorschrift II/4

Kennis ten minste vereist voor de brevettering van officieren, belast met de brugwacht, op schepen van 200 brutoregisterton of meer

1. Astronomische navigatie

Bekwaamheid om de hemellichamen te gebruiken voor de bepaling van de plaats van het schip en van kompasfouten.

2. Navigatie met land in zicht en kustnavigatie

a) Bekwaamheid om de plaats van het schip te bepalen door middel van :

- (i) landmerken;
- (ii) hulpmiddelen voor de navigatie, waaronder begrepen vuurtorens, bakens en boeien;
- (iii) gegist bestek, waarbij rekening wordt gehouden met de wind, het getij, stromingen en de vaart, vastgesteld aan de hand van het aantal omwentelingen van de schroef per minuut en door loggen.

b) Grondige kennis van en bekwaamheid in het gebruik van kaarten en publicaties voor de navigatie, zoals zeilaanwijzingen, getijtafels, berichten aan zeevarenden, radiowaarschuwingen voor de navigatie en gegevens in verband met de routing van het scheepvaartverkeer.

3. Radarnavigatie

Kennis van de principes en werking van radar en de bekwaamheid in het gebruik van radar en in de interpretatie en analyse van de met die uitrusting verkregen gegevens, met inbegrip van :

- a) factoren die de juiste werking en de nauwkeurigheid beïnvloeden;
- b) instellen en vasthouden van het beeld;
- c) opsporen van een onjuiste weergave van gegevens, valse echo's, zee-echo, enz.;
- d) afstand en peiling;
- e) identificatie van kritische echo's;
- f) de koers en vaart van andere schepen;
- g) de tijd en afstand van de dichtste nadering van schepen die de route van het eigen schip kruisen, dit schip tegemoet varen of het passeren;
- h) vaststellen van wijzigingen in de koers en vaartsnelheid van andere schepen;
- i) het effect van wijzigingen in de koers of vaart het eigen schip, of in deze beide;
- j) toepassing van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee.

4. Wachtdienst

a) Aantonen dat men grondige kennis bezit van de inhoud, toepassing en strekking van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, met inbegrip van die Bijlagen welke betrekking hebben op de veiligheid van de navigatie.

b) Aantonen dat men kennis bezit van de inhoud van Voorschrift II/1 — « Grondbeginselen in acht te nemen bij het waarnemen van de wacht op de brug ».

4. Brevets restreints

S'agissant des brevets restreints d'aptitude au service à bord de navires effectuant des voyages proches du littoral, l'Administration peut omettre les matières ci-après parmi celles indiquées dans l'appendice, en tenant compte des incidences de cette omission sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux :

- a) navigation astronomique;
- b) systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation dans les eaux où ces systèmes ne sont pas applicables.

5. Etendue des connaissances

a) L'étendue des connaissances requises en ce qui concerne les matières indiquées dans l'appendice doit être suffisante pour que l'officier de quart s'acquitte de ses fonctions de manière sûre. Pour déterminer l'étendue des connaissances requises, l'Administration doit tenir compte des observations qui figurent sous chaque matière indiquée dans l'appendice.

b) La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit être fondée sur la règle II/1 intitulée « Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle » et sur les règles et recommandations internationales pertinentes.

Appendice à la règle II/4

Connaissances minimales requises pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux

1. Navigation astronomique

Aptitude à utiliser les corps célestes pour déterminer la position du navire et les variations du compas.

2. Navigation en vue de terre et navigation côtière

a) Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant :

- (i) les amers;
- (ii) les aides à la navigation, y compris les phares, les balises et les bouées;
- (iii) la navigation à l'estime, compte tenu des vents, des marées, des courants et de la vitesse déterminée en fonction du nombre de tours/minute de l'hélice et au moyen du loch.

b) Connaissance approfondie et aptitude à l'emploi des cartes et publications de navigation, telles que les instructions nautiques, les tables des marées, les avis aux navigateurs, les avertissements radio de navigation et les renseignements relatifs à l'organisation du trafic maritime.

3. Navigation au radar

Connaissance des principes fondamentaux du radar, de son fonctionnement et de son utilisation, et aptitude à interpréter et analyser les informations fournies par l'appareil, et notamment :

- a) les facteurs affectant son rendement et sa précision;
- b) le réglage initial et permanent de l'image;
- c) la détection des présentations erronées de renseignements, des faux échos, des retours de mer, etc.;
- d) la distance et le relèvement;
- e) l'identification des échos critiques;
- f) la route et la vitesse des autres navires;
- g) l'heure et la distance du plus proche passage de navires croisant la route, contrebordiers ou rattrapant;

h) la détection des changements de route et de vitesse d'autres navires;

- i) les effets des changements de la route et/ou de la vitesse de son propre navire;
- j) l'application du Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

4. Veille

a) Connaissance approfondie du contenu, de l'application et de l'objet du Règlement international pour prévenir les abordages en mer, notamment de celles des Annexes qui intéressent la sécurité de la navigation.

b) Connaissance du contenu de la règle II/1 intitulée « Principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle ».

5. Elektronische systemen voor plaatsbepaling en navigatie

Ten genoegen van de Administratie aantonen dat men bekwaamheid bezit om de plaats van het schip te bepalen met behulp van elektronische navigatiemiddelen.

6. Radiorichtingzoekers en — echoloden

Bekwaamheid om de uitrusting te bedienen en de gegevens op juiste wijze toe te passen.

7. Meteorologie

Kennis van de meteorologische instrumenten aan boord en het gebruik daarvan. Kennis van de kenmerken van verschillende weer-systemen, procedures inzake weerberichten en systemen van weer-overzichten, en bekwaamheid om de beschikbare meteorologische gegevens toe te passen.

8. Magnetische kompassen en gyrokompassen

Kennis van de principes van magnetische kompassen en gyrokompassen, met inbegrip van fouten en methoden tot herstel. Met betrekking tot gyrokompassen, begrip van de systemen die worden bestuurd door het moederkompas, en kennis van de werking en het onderhoud van de voornaamste typen gyrokompassen.

9. Automatische besturing

Kennis van de systemen en procedures inzake automatische besturing.

10. Radiotelefonie en visuele seinen

- a) Bekwaamheid in het overbrengen en ontvangen van berichten met de morselamp.
- b) Bekwaamheid om het Internationale Seinboek te gebruiken.
- c) Kennis van de procedures in het radiotelefonie verkeer en bekwaamheid om radiotelefoons te gebruiken, in het bijzonder op het gebied van nood-, spoed- en veiligheidsberichten en berichten voor de scheepvaart.

11. Voorkoming van brand en brandbestrijdingsapparatuur

- a) Bekwaamheid om brandoefeningen te organiseren.
- b) Kennis van brandtypen en scheikundige verschijnselen bij brand.
- c) Kennis van brandbestrijdingsmiddelen.
- d) Hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding.

12. Redding van mensenlevens

Bekwaamheid om sloepenrol te organiseren en kennis van het gebruik van reddingboten, reddingvloten, drijvende toestellen en andere soortgelijke toestellen voor het redden van mensenlevens, te zamen met de bijbehorende uitrusting, met inbegrip van draagbare radioapparatuur en radiobakens voor de plaatsbepaling in nood (EPIRB's). Kennis van de technieken in het overleven op zee.

13. Optreden in noodsituaties

Kennis van de onderwerpen vervat in het toepasselijke Aanhangsel van de meest recente uitgave van het « Document for Guidance » (Document ten geleide) van de ILO/IMCO.

14. Het manoeuvreren met en de bediening van het schip

Kennis van :

- a) het effect van variatie in draagvermogen, diepgang, trim, vaart en ruimte onder de kiel op draaicirkels en stopafstanden;
- b) het effect van de stroom en de wind op de bediening van het schip;
- c) manoeuvres voor het redden bij « man over boord »;
- d) « squat », ondiep-watereffect en soortgelijke effecten;
- e) de juiste procedures voor het ankeren en meren.

15. Stabiliteit van het schip

a) Praktische kennis en toepassing van stabiliteits-, trim- en spanningstabellen, grafieken en middelen voor het berekenen van de spanning.

b) Begrip van de belangrijkste maatregelen die moeten worden genomen wanneer het drijfvermogen dat het schip in onbeschadigde toestand had gedeeltelijk verloren is gegaan.

5. Systèmes électroniques de détermination de la position et de navigation

Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation, à la satisfaction de l'Administration.

6. Radiogoniomètre et sondeurs à écho

Aptitude à utiliser ces appareils et à interpréter correctement leurs indications.

7. Météorologie

Connaissance des instruments météorologiques de bord et de leur utilisation. Connaissance des caractéristiques des divers systèmes météorologiques, des procédures de compte rendu et des systèmes d'enregistrement, et aptitude à interpréter les renseignements météorologiques disponibles.

8. Compas magnétique et gyroscopique

Connaissance des principes des compas magnétique et gyroscopique, notamment des variations et des corrections. Pour les compas gyroscopiques, connaissance des systèmes contrôlés par le compas-étalon et connaissance de l'exploitation et de l'entretien des principaux types de compas gyroscopiques.

9. Pilotage automatique

Connaissance des systèmes et des procédures de pilotage automatique.

10. Radiotéléphonie et signalisation optique

- a) Aptitude à transmettre et à recevoir des messages par signalisation lumineuse morse;
- b) aptitude à utiliser le Code international de signaux;
- c) connaissance des procédures radiotéléphoniques et aptitude à utiliser les radiotéléphones, notamment en matière de messages de détresse, d'urgence, de sécurité et de navigation.

11. Prévention de l'incendie et matériel de lutte contre l'incendie

- a) Aptitude à organiser des exercices d'incendie;
- b) connaissance des types d'incendie et des phénomènes chimiques intervenant dans les incendies;
- c) connaissance des dispositifs de lutte contre l'incendie;
- d) participation à un cours approuvé de lutte contre l'incendie.

12. Sauvetage

Aptitude à organiser des exercices d'abandon du navire et connaissance de l'utilisation des embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage, engins flottants et engins de sauvetage similaires, ainsi que de leur armement, notamment des appareils radioélectriques portatifs et des radiobalises pour la localisation des sinistres. Connaissance des techniques de la survie en mer.

13. Consignes en cas de situation critique

Connaissance des points énumérés à l'appendice approprié de la dernière édition du « Document destiné à servir de guide » de l'OMCI/OIT.

14. Manœuvre et conduite du navire

Connaissance des questions suivantes :

- a) effets du port en lourd, du tirant d'eau, de l'assiette, de la vitesse et de la profondeur d'eau sous la quille sur les cercles de giration et les distances d'arrêt;
- b) effets des vents et des courants sur la conduite du navire;
- c) sauvetage d'un homme à la mer;
- d) accroupissement, hauts-fonds et effets analogues;
- e) procédures correctes de mouillage et d'amarrage.

15. Stabilité du navire

a) Connaissance pratique et application des tables de stabilité, d'assiette et de contraintes, ainsi que des diagrammes et du matériel utilisé pour le calcul des contraintes;

b) connaissance des mesures fondamentales qui doivent être prises en cas de perte partielle de la flottabilité à l'état intact.

16. Engelse taal

Toereikende kennis van de Engelse taal, waardoor de scheepsofficier in staat is kaarten en andere zeevaartkundige publikaties te gebruiken, weerkundige gegevens en berichten met betrekking tot de veiligheid en het gebruik van het schip te begrijpen, en zich duidelijk uit te drukken wanneer hij verbindingen onderhoudt met andere schepen of kuststations. Bekwaamheid om de « Standard Marine Vocabulary » (standaardwoordenlijst voor de scheepvaart) van de I. M. C. O te begrijpen en te gebruiken.

17. Constructie van het schip

Algemene kennis van de belangrijkste constructie-elementen van een schip en de juiste benaming van de verschillende onderdelen daarvan.

18. Beladen en stuwen

Kennis van de veilige behandeling en het veilig stuwen van ladingen, en het effect van deze factoren op de veiligheid van het schip.

19. Medische hulp

Praktische toepassing van medische handleidingen en adviezen per radio, met inbegrip van de bekwaamheid om doeltreffend op te treden op basis van deze kennis in geval van ongelukken of ziekten, die zich mogelijk aan boord van schepen kunnen voordoen.

20. Opsporing en redding

Kennis van het « Merchant Ship Search and Rescue Manual » (MERSAR) (Handboek opsporing en redding op zee) van de I. M. C. O.

21. Voorkoming van verontreiniging van het zee-milieu

Kennis van de te nemen voorzorgsmaatregelen ten einde verontreiniging van het zee-milieu te voorkomen.

Voorschrift II/5

Verplichte minimumeisen om te verzekeren dat de vaardigheden van kapiteins en stuurlieden worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden

1. Van iedere kapitein en iedere dekkofficier, in het bezit van een brevet die op zee dienst doet of die voornemens is weer op zee dienst te gaan doen na een periode aan de wal, wordt verlangd dat hij ten einde bij voortdurende geschiktheid te worden bevonden voor de dienst op zee, met regelmatige tussenpozen van niet langer dan vijf jaar ten genoegen van de Administratie aantoonde dat hij:

a) lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft; en

b) uit het oogpunt van beroepsuitoefening bekwaam is:

(i) door gedurende ten minste één jaar tijdens de voorafgaande vijf jaar goedgekeurde diensttijd op zee te hebben behaald als kapitein of dekkofficier; of

(ii) door een functie te hebben uitgeoefend die overeenkomt met de taken die hij volgens het brevet dat hij bezit, mag vervullen, en die geacht wordt ten minste gelijkwaardig te zijn aan de diensttijd op zee, vereist in lid hierboven (i): of

(iii) door één van de volgende omstandigheden:

— afleggen van een goedgekeurde proef; of
— met gunstig resultaat een goedgekeurde cursus of goedgekeurde cursussen hebben gevolgd; of

— goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald als dekkofficier boven de sterkte gedurende ten minste drie maanden, onmiddellijk voorafgaande aan het ogenblik waarop hij de rang weer gaat bekleden waartoe hij krachtens zijn brevet is gerechtigd.

2. De Administratie dient, in overleg met de betrokkenen, een reeks bij- en nascholingscursussen te organiseren of de organisatie daarvan te bevorderen, hetzij op vrijwillige, hetzij op verplichte basis, naar gelang het geval, voor kapiteins en dekkofficiers die op zee dienst doen, in het bijzonder voor diegenen die opnieuw op zee dienst gaan doen. De Administratie dient ervoor te zorgen dat regelingen worden getroffen waardoor alle betrokkenen in staat worden gesteld die cursussen te volgen in overeenstemming met hun ervaring en taken. Zodanige cursussen moeten door de Administratie worden goedgekeurd, en de wijzigingen inhouden in de nautische technologie en in de relevante internationale voorschriften en aanbevelingen inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het zee-milieu.

16. Anglais

Connaissance suffisante de la langue anglaise permettant à l'officier d'utiliser les cartes et autres publications nautiques, de comprendre les informations météorologiques et les messages concernant la sécurité et l'exploitation du navire, ainsi que de s'exprimer clairement dans ses communications avec les autres navires ou avec les stations côtières. Aptitude à comprendre et à utiliser le Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'O. M. C. I.

17. Construction du navire

Connaissance générale des principaux éléments de la structure d'un navire et de l'appellation correcte des différentes parties qui le composent.

18. Manutention et arrimage des cargaisons

Connaissance des principes de sécurité à observer lors des opérations de manutention et d'arrimage des cargaisons et de leur incidence sur la sécurité du navire.

19. Secours médical

Utilisation pratique des guides médicaux et des conseils donnés par radio, y compris l'aptitude à prendre des mesures efficaces en se fondant sur les renseignements ainsi obtenus, en cas d'accidents ou de maladies susceptibles de se produire à bord d'un navire.

20. Recherche et sauvetage

Connaissance du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'O. M. C. I.

21. Prévention de la pollution du milieu marin

Connaissance des précautions qui doivent être observées pour prévenir la pollution du milieu marin.

Règle II/5

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des capitaines et des officiers de pont

1. Tout capitaine et tout officier de pont qui est titulaire d'un brevet et qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, prouver à l'Administration à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans:

a) son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive; et

b) sa compétence professionnelle:

(i) en justifiant d'un service en mer d'au moins un an en tant que capitaine ou officier de pont au cours des cinq dernières années; ou

(ii) en ayant assumé des fonctions correspondant à celles que prescrit le brevet dont il est titulaire et qui sont considérées comme équivalent au moins au service en mer prescrit à l'alinéa i) ci-dessus; ou

(iii) en remplissant l'une des conditions suivantes:

— avoir passé un test approuvé; ou

— avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés; ou

— avoir effectué un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier de pont à titre surnuméraire, immédiatement avant de reprendre le rang qui est le sien en vertu de son brevet.

2. L'Administration doit, en consultation avec les intéressés, assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de recyclage et de mise à jour, facultatifs ou obligatoires, selon le cas, à l'intention des capitaines et des officiers de pont qui servent en mer, et notamment du personnel reprenant du service en mer. L'Administration doit faire en sorte que des dispositions soient prises pour permettre à tous les intéressés de suivre des cours adaptés à leur expérience et à leurs fonctions. Ces cours doivent être approuvés par l'Administration et porter notamment sur les changements intervenus dans la technologie maritime, ainsi que dans les règles et les recommandations internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

3. Iedere kapitein en iedere dekkofficier moet om bij voortduring op zee dienst te doen aan boord van schepen waarvoor internationaal bijzondere opleidingseisen zijn overeengekomen, met gunstig resultaat een desbetreffende goedgekeurde opleiding volgen.

4. De Administratie dient ervoor te zorgen dat de teksten van de laatste wijzigingen van de internationale bepalingen inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het zee-milieu aan de schepen die onder haar rechtsmacht vallen ter beschikking worden gesteld.

Voorschrift II/6

Verplichte minimumeisen voor scheepsgezellen die uitmaken van de brugwacht

1. De minimumeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de brugwacht op een zeeschip van 200 brutoregisterton of meer zijn vermeld in het tweede lid. Deze eisen zijn niet dezelfde als die voor het certificaat van volmatroos (1), noch zijn zij, behalve wat schepen van geringe grootte betreft, minimumeisen voor scheepsgezellen die als enige scheepsgezel deel uitmaken van de brugwacht. De Administraties kunnen voorzien in een aanvullende opleiding voor, en aanvullende eisen inzake bekwaamheid stellen aan scheepsgezellen die als enige scheepsgezel deel uitmaken van de brugwacht.

2. Iedere scheepsgezel die deel uitmaakt van de brugwacht op een zeeschip van 200 brutoregisterton of meer moet:

- a) niet jonger zijn dan 16 jaar;
- b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts- en gehoororgaan betreft;

c) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij:

(i) goedgekeurde diensttijd op zee heeft behaald, met inbegrip van ervaring op zee gedurende ten minste zes maanden, waarbij in het bijzonder werkzaamheden in verband met de brugwacht zijn verricht; of

(ii) met gunstig resultaat een bijzondere opleiding heeft gevolgd, hetzij vóór, hetzij tijdens het verblijf aan boord, met inbegrip van een passende periode van ten minste twee maanden, waarin dienst op zee is gedaan, als vereist door de Administratie.

d) ervaring bezitten of een opleiding hebben genoten, die het volgende omvat:

- (i) grondbeginselen inzake brandbestrijding, eerste hulp bij ongelukken, technieken inzake persoonlijke overleving, factoren die gevaar opleveren voor de gezondheid en persoonlijke veiligheid;
- (ii) bekwaamheid om bevelen te begrijpen van, en zichzelf te doen begrijpen door de officier van de wacht in aangelegenheden die zijn taken betreffen;
- (iii) bekwaamheid in het sturen en uitvoeren van roercommando's te zamen met voldoende kennis van magnetische kompassen en gyrokompassen om die taken te vervullen;
- (iv) bekwaamheid om een goede uitkijk te houden door te kijken en te luisteren, en de benaderde peiling door te melden van geluidsignalen, lichten of andere voorwerpen, in graden of streken;
- (v) bekendheid met het overgaan van automatisch sturen op sturen met de hand, en omgekeerd;
- (vi) bekendheid met het gebruik van de desbetreffende systemen voor interne berichtgeving en alarmsystemen;
- (vii) kennis van pyrotechnische noodsignalen;
- (viii) bekendheid met de eigen taken in noodsituaties;
- (ix) kennis van de noodzakelijke, aan boord van het schip gebruikte termen en begripsomschrijvingen in verband met de eigen werkzaamheden.

3. De ervaring, diensttijd of opleiding, vereist volgens de leden 2(c) en 2(d), kan worden verkregen door het verrichten van werkzaamheden op het gebied van de brugwacht, maar alleen als die werkzaamheden zijn verricht onder rechtstreeks toezicht van de kapitein, de officier, belast met de brugwacht of een bevoegde scheepsgezel.

4. De Administraties dienen ervoor te zorgen dat een officieel document wordt afgegeven aan iedere zeevarende die uit hoofde van zijn ervaring of opleiding de bekwaamheid bezit overeenkomstig dit

(1) Verwezen wordt naar het I. L. O.-Verdrag inzake het certificaat van volmatroos, 1946, of andere overeenkomsten van latere datum.

3. Tout capitaine et tout officier de pont doit, pour poursuivre son service à bord de navires pour lesquels des prescriptions spéciales en matière de formation ont été adoptées à l'échelle internationale, suivre avec succès la formation pertinente approuvée.

4. L'Administration doit faire en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règlements internationaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires qui relèvent de sa juridiction.

Règle II/6

Prescriptions minimales obligatoires applicables aux matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle

1. Les prescriptions minimales applicables aux matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux sont énoncées au paragraphe 2. Ces prescriptions ne sont pas celles requises pour l'obtention des certificats de capacité de matelot qualifié (1), ni, sauf à bord des navires de dimensions restreintes, celles applicables à un matelot qui est le seul matelot à faire partie de l'équipe de quart à la passerelle. Les Administrations peuvent prévoir une formation plus poussée et exiger des qualifications supplémentaires dans le cas d'un matelot qui est le seul matelot à faire partie de l'équipe de quart à la passerelle.

2. Tout matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle à bord d'un navire de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 200 tonneaux doit:

- a) avoir 16 ans au moins;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

c) prouver à l'Administration:

(i) qu'il a accompli un service en mer approuvé en s'initiant particulièrement, pendant six mois au moins, au quart à la passerelle;

(ii) qu'il a suivi avec succès, soit avant l'embarquement, soit à bord d'un navire, une formation spéciale qui comportait un service en mer, d'une durée de deux mois au moins, conforme aux prescriptions de l'Administration;

d) avoir acquis une expérience ou suivi une formation qui implique:

- (i) qu'il connaît les principes de base concernant la lutte contre l'incendie, les premiers soins, les techniques de survie des personnes, les risques pour la santé et la sécurité personnelle;
- (ii) qu'il peut comprendre les ordres donnés par l'officier de quart et se faire comprendre par celui-ci à propos de questions qui intéressent ses fonctions;
- (iii) qu'il peut gouverner et se conformer aux ordres de barre et qu'il connaît suffisamment le fonctionnement du compas magnétique et du compas gyroskopique pour s'acquitter de ses fonctions;
- (iv) qu'il peut assurer une veille visuelle et auditive adéquate et indiquer le relèvement approximatif d'un signal sonore, d'un feu ou de tout autre objet, en degrés ou en quarts;
- (v) qu'il est capable de passer du pilote automatique à la barre manuelle et inversement;
- (vi) qu'il sait se servir des systèmes de communication intérieure et des dispositifs d'alarme appropriés;
- (vii) qu'il connaît les signaux de détresse pyrotechniques;
- (viii) qu'il connaît les tâches à accomplir en cas de situation critique;
- (ix) qu'il connaît les termes et les définitions appropriés à ses fonctions qui sont utilisés à bord du navire.

3. Il est possible d'acquérir l'expérience, d'accomplir le service ou de suivre la formation prévus aux alinéas c) et d) du paragraphe 2 en s'acquittant de fonctions ayant trait au quart à la passerelle, mais seulement si ces fonctions sont exercées sous la surveillance directe du capitaine, de l'officier chargé du quart à la passerelle ou d'un matelot qualifié.

4. Les Administrations doivent veiller à ce qu'un document officiel soit délivré à tout matelot qui, par son expérience et sa formation, possède les qualifications nécessaires pour faire partie d'une équipe

(1) Il convient de se reporter à la Convention de l'O.I.T. sur les certificats de capacité de matelot qualifié, 1946, ou à toute autre convention postérieure.

Voorschrift om dienst te doen als scheepsgezel, deel uitmakend van de brugwacht, dan wel dat het document dat reeds in zijn bezit is naar behoren van een officiële verklaring wordt voorzien.

5. Een zeevarende kan door de Administratie worden beschouwd als aan de eisen van dit Voorschrift te voldoen indien hij in een desbetreffende hoedanigheid dekdienst heeft gedaan gedurende een periode van ten minste één jaar binnen de laatste vijf jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Administratie.

Voorschrift II/7

Grondbeginselen in acht te nemen bij de wachtdienst tijdens het verblijf van het schip in de haven

1. Op ieder schip dat veilig in de haven gemeerd of voor anker ligt onder normale omstandigheden moet de kapitein een regeling treffen op dat een passende en doeltreffende wacht gehouden wordt met het oog op de veiligheid.

2. Bij de wachtsindeling dient rekening te worden gehouden met het bepaalde in de « Aanbeveling inzake beginselen en richtlijnen voor de officieren belast met de brugwacht tijdens het verblijf van het schip in de haven » en de « Aanbeveling inzake beginselen en richtlijnen voor officieren werktuigkundigen, belast met de machinekamerwacht tijdens het verblijf van het schip in de haven », aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en brevettering van zeevarenden, 1978.

Voorschrift II/8

Verplichte minimumeisen voor de wacht op schepen in de haven, die gevaarlijke lading vervoeren

1. De kapitein van ieder schip dat gevaarlijke lading in bulk vervoert — ongeacht of deze explosief, ontvlambaar of giftig is of kan zijn, dan wel de gezondheid bedreigt of kan bedreigen of het milieu verontreinigt of kan verontreinigen — dient ervoor te zorgen dat een veilige brugwacht en een veilige machinekamerwacht wordt gehouden, doordat op ieder ogenblik één of meer naar behoren gebrevetteerde officieren snel beschikbaar zijn, evenals scheepsgezellen, indien nodig, zelfs wanneer het schip veilig gemeerd of voor anker in de haven ligt.

2. De kapitein van ieder schip dat gevaarlijke lading anders dan in bulk vervoert — ongeacht of deze explosief, ontvlambaar of giftig is of kan zijn, dan wel de gezondheid bedreigt of kan bedreigen of het milieu verontreinigt of kan verontreinigen — dient bij het treffen van regelingen inzake een veilige wachtdienst ten volle rekening te houden met de aard, hoeveelheid, verpakking en wijze van stuwen van de gevaarlijke lading en met alle bijzondere omstandigheden aan boord op zee en aan de wal.

3. Bij de wachtsindeling dient ten volle rekening te worden gehouden met het bepaalde in de « Aanbeveling inzake beginselen en richtlijnen voor de officieren belast met de brugwacht tijdens het verblijf van het schip in de haven » en de « Aanbeveling inzake beginselen en richtlijnen voor officieren werktuigkundigen, belast met de machinekamerwacht tijdens het verblijf van het schip in de haven », aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en brevettering van zeevarenden, 1978.

HOOFDSTUK III

Machinekamerdienst

Voorschrift III/1

Grondbeginselen in acht te nemen bij het houden van de machinekamerwacht

1. De Partijen vestigen de aandacht van eigenaars en exploitanten van schepen en van kapiteins, hoofdwerktuigkundigen en personeel dat wachtdienst doet op de volgende beginselen, die in acht moeten worden genomen ten einde te waarborgen dat te allen tijde een veilige machinekamerwacht wordt gehouden.

2. De uitdrukking « wacht » betekent in dit Voorschrift hetzij een groep personen die gezamenlijk de wacht vormen, hetzij een periode waarin een officier werktuigkundige verantwoordelijk is, ongeacht of zijn feitelijke aanwezigheid in de machineruimte al dan niet is vereist.

3. De grondbeginselen, waaronder, maar niet beperkt tot het volgende, moeten op alle schepen in acht worden genomen.

de quart à la passerelle conformément aux prescriptions de la présente règle, ou que toutes mentions utiles soient dûment inscrites sur le document qu'il détient.

5. L'Administration peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de la présente règle s'il a servi, dans des fonctions appropriées, dans le service « pont » pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention pour ladite Administration.

Règle II/7

Principes fondamentaux à observer lors de la veille au port

1. A bord de tout navire amarré ou à l'ancre en toute sécurité dans des conditions normales au port, le capitaine doit prendre des mesures pour qu'une veille adéquate et efficace soit assurée à des fins de sécurité.

2. En organisant les quarts, on doit tenir compte des dispositions de la « Recommandation sur les principes et les directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port » et de la « Recommandation sur les principes et directives d'exploitation à l'intention des officiers mécaniciens chargés de la veille dans la machine au port » adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

Règle II/8

Prescriptions minimales obligatoires pour la veille au port à bord de navires transportant des marchandises dangereuses

1. Le capitaine d'un navire transportant des marchandises en vrac qui sont dangereuses — que ce soit parce qu'elles sont, ou peuvent être, explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement — doit faire en sorte qu'une veille efficace sur le pont et dans la machine soit assurée grâce à la présence à bord d'un ou de plusieurs officiers dûment qualifiés et, le cas échéant, de matelots, même lorsque le navire est amarré ou à l'ancre dans le port en toute sécurité.

2. Le capitaine d'un navire transportant autrement qu'en vrac des marchandises qui sont dangereuses — que ce soit parce qu'elles sont, ou peuvent être, explosibles, inflammables, toxiques, préjudiciables à la santé ou qu'elles risquent de polluer l'environnement — doit, lorsqu'il prend des dispositions pour que soit assurée une veille efficace, tenir pleinement compte de la nature, de la quantité, de l'emballage et de l'arrimage des marchandises dangereuses, ainsi que de toute condition particulière existant à bord, à flot et à terre.

3. En organisant les quarts, on doit tenir dûment compte des dispositions de la « Recommandation sur les principes et les directives d'exploitation à l'intention des officiers de pont chargés de la veille au port » et de la « Recommandation sur les principes et directives d'exploitation à l'intention des officiers mécaniciens chargés de la veille dans la machine au port » adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

CHAPITRE III

Service « Machine »

Règle III/1

Principes fondamentaux à observer lors du quart dans la machine

1. Les Parties doivent appeler l'attention des propriétaires de navires, des exploitants de navires, des capitaines, des chefs mécaniciens et du personnel de quart sur les principes suivants qui doivent être observés pour assurer en tout temps la sécurité du quart dans la machine.

2. Dans la présente règle, le mot « quart » désigne soit un groupe de personnes composant l'équipe de quart, soit la période de service d'un officier mécanicien, que la présence de cet officier dans les locaux de machines soit requise ou non.

3. Les principes fondamentaux énumérés ci-dessous, sans que la liste en soit limitative, doivent être observés à bord de tous les navires.

4. Algemeen

a) De hoofdwerktuigkundige van ieder schip moet, in overleg met de kapitein, ervoor zorgdragen dat de regelingen inzake het wachlopen zodanig zijn dat zij een veilige wacht waarborgen. Bij de beslissing over de samenstelling van de wacht, waartoe geschikt machiniekamerspersoneel kan behoren, dient onder meer met de volgende punten rekening te worden gehouden :

- (i) het type schip;
- (ii) het type werktuigen en de staat waarin deze zich bevinden;
- (iii) bijzondere wijzen van gebruik van de machineinstallatie, als vereist door de omstandigheden, zoals het weer, de aanwezigheid van ijs, vervuild water, water van geringe diepte, noodsituaties, beperking van eventuele schade of het tegengaan van verontreiniging;
- (iv) bevoegdheden en ervaring van de wacht;
- (v) veiligheid van mensenlevens, het schip, de lading en de haven, en de bescherming van het milieu;
- (vi) het in acht nemen van internationale, nationale en plaatselijke voorschriften;
- (vii) het in stand houden van het normale bedrijf van het schip.

b) De officier-werktuigkundige, belast met de wacht, moet onder leiding van de hoofdwerktuigkundige, naar gelang zich de noodzaak daartoe voordoet, zorgdragen voor inspectie, bediening en beproeving van alle werktuigen en uitrusting, waarvoor hij verantwoordelijk is. De officier-werktuigkundige belast met de wacht, vertegenwoordigt de hoofdwerktuigkundige en zijn voornaamste verantwoordelijkheid bestaat te allen tijde uit het op veilige en doeltreffende wijze bedienen en onderhouden van de werktuigen die van belang zijn voor de veiligheid van het schip.

c) De hoofdwerktuigkundige moet, in overleg met de kapitein, van tevoren de benodigheden voor de voorgenomen reis vaststellen, rekening houdend met de behoeften aan brandstof, water, smeermiddelen, chemicaliën, verbruiksgoederen en ander reservemateriaal, gereedschap, voorraden en andere behoeften.

5. Bedrijfsvoering

a) De officier-werktuigkundige, belast met de wacht, moet ervoor zorgdragen dat de vastgestelde regelingen inzake de wacht worden nagekomen. Van de scheepsgezellen, dienst doende in de machinekamer, wordt verlangd dat zij, onder de algemene leiding van de scheepswerktuigkundige, belast met de wacht, helpen bij het op veilige en doeltreffende wijze bedienen van de voortstuwingswerktuigen en de hulpwerktuigen.

b) Bij de aanvang van de machinekamerwacht dienen de geldende parameters betreffende de werking en de staat van alle werktuigen te worden gecontroleerd. Er dient aantekening te worden gehouden van elk werktuig dat niet naar behoren functioneert, mogelijk slecht zal gaan functioneren of bijzonder onderhoud verlangt, te zamen met reeds genomen maatregelen. Indien nodig moeten plannen worden gemaakt voor verdere maatregelen.

c) De officier-werktuigkundige, belast met de wacht, moet ervoor zorgdragen dat voortdurend toezicht wordt gehouden op de hoofdvoortstuwingsinstallatie en hulpsystemen, dat met gezette tussenpozen inspecties worden verricht van de ruimten waar zich de werktuigen en stuurinrichting bevinden, en dat passende maatregelen worden genomen om ieder geval van slecht functioneren, dat mocht worden ontdekt, te verhelpen.

d) Wanneer de machineruimten bemand zijn, moet de officier-werktuigkundige, belast met de wacht, te allen tijde in staat zijn snel met de voortstuwingsinstallatie te manoeuvreren indien het nodig is van richting of toerental te veranderen. Wanneer de machineruimten niet voortdurend bemand zijn, moet de van dienst zijnde officier-werktuigkundige, belast met de wacht, onmiddellijk beschikbaar zijn en in de machinekamer te werk kunnen worden gesteld.

e) Alle commando's vanaf de brug dienen onmiddellijk te worden uitgevoerd. Wijzigingen in richting of toerental van de hoofdvoortstuwingsinstallatie dienen te worden genoteerd, behalve indien de Administratie bepaalt dat, gezien de grootte of eigenschappen van een bepaald schip, het maken van een zodanige aantekening praktisch onuitvoerbaar is. De officier-werktuigkundige, belast met de wacht, moet ervoor zorgdragen dat de bedieningen van de hoofdvoortstuwingsinstallatie, wanneer deze op handbediening staat, voortdurend bewaakt worden, hetzij in afwachting van, hetzij tijdens het manoeuvreren.

f) Aan de officier-werktuigkundige, belast met de wacht, mogen geen taken worden opgedragen, noch mag hij taken op zich nemen, die de uitoefening van zijn taak in verband met het toezicht op het hoofdvoortstuwingsstelsel en de bijbehorende hulpwerktuigen in gevaar zouden kunnen brengen, en hij moet ervoor zorgdragen dat het hoofdvoortstuwingsstelsel en de werktuigen voortdurend worden bewaakt totdat hij naar behoren is afgelost.

4. Généralités

a) Le chef mécanicien de tout navire est tenu de vérifier, en consultation avec le capitaine, que les dispositions relatives au quart permettent d'assurer celui-ci en toute sécurité. Pour décider de la composition de l'équipe de quart, qui peut comprendre des mécaniciens compétents, on doit prendre notamment en considération les facteurs suivants :

- (i) le type de navire;
- (ii) le type et l'état des machines;
- (iii) les modes spéciaux d'exploitation dictés par exemple par les conditions météorologiques, les glaces, les eaux contaminées, les eaux peu profondes, les situations critiques, la lutte contre les avaries ou la lutte contre la pollution;
- (iv) les qualifications et l'expérience des membres de l'équipe de quart;
- (v) la sécurité de la vie humaine, du navire, de la cargaison et du port et la protection de l'environnement;
- (vi) l'observation des règles internationales, nationales et locales;
- (vii) le maintien de l'exploitation courante du navire.

b) Sous l'autorité du chef mécanicien, l'officier mécanicien chargé du quart doit assurer l'inspection, la bonne marche et l'essai, selon les besoins, de toutes les machines et de tout le matériel dont il a la responsabilité. L'officier mécanicien chargé du quart est le représentant du chef mécanicien et il est essentiellement responsable, à tout moment, de la sécurité et de l'efficacité du fonctionnement et de l'entretien du matériel mécanique intéressant la sécurité du navire.

c) Le chef mécanicien doit, en consultation avec le capitaine, définir à l'avance les approvisionnements requis pour l'itinéraire prévu en tenant compte des besoins en combustible, eau, huiles de graissage, produits chimiques, pièces courantes et autres pièces de rechange, outils et fournitures, ainsi que de tous autres besoins.

5. Exploitation

a) L'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à ce que les dispositions existantes en matière de quart soient observées. Sous son autorité générale, les mécaniciens, s'ils sont affectés au quart, sont tenus d'aider à assurer la sécurité et l'efficacité du fonctionnement de l'appareil de propulsion et du matériel auxiliaire.

b) Au commencement du quart dans la machine, il faut vérifier les paramètres courants de fonctionnement et l'état de toutes les machines. Il convient de noter toute machine qui ne fonctionne pas correctement, risque de mal fonctionner ou nécessite un entretien particulier, ainsi que toutes les mesures déjà prises. On doit prévoir d'autres mesures s'il y a lieu.

c) L'officier mécanicien chargé du quart doit s'assurer que le ou les appareils de propulsion principaux et dispositifs auxiliaires font l'objet d'une surveillance constante, que les locaux des machines et de l'appareil à gouverner sont inspectés à des intervalles appropriés et que des mesures adéquates sont prises pour remédier à tout mauvais fonctionnement qui serait découvert.

d) Lorsque les locaux des machines sont exploités en présence de personnel, l'officier mécanicien chargé du quart doit être prêt en tout temps à faire fonctionner rapidement l'appareil de propulsion s'il est nécessaire de procéder à un changement ou à un renversement d'allure. Si les locaux des machines sont exploités sans présence permanente de personnel, l'officier mécanicien de service chargé du quart doit immédiatement être disponible et pouvoir être affecté à la garde de ces locaux.

e) On doit exécuter promptement tous les ordres de la passerelle et noter tous les changements ou renversements d'allure de l'appareil de propulsion principal, sauf lorsque l'Administration établit qu'en raison des dimensions ou des caractéristiques d'un navire donné il est impossible de prendre ces notes. L'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à ce que les commandes de l'appareil de propulsion principal, lorsque celui-ci fonctionne manuellement, soient continuellement gardées, que ce soit en position d'attente ou au cours de manœuvres.

f) L'officier mécanicien chargé du quart ne doit se voir confier ni entreprendre aucune tâche susceptible de le gêner dans la surveillance de l'appareil de propulsion principal et du matériel connexe et il doit assurer que l'appareil de propulsion principal et le matériel auxiliaire font l'objet d'une surveillance constante jusqu'à ce qu'il ait été relevé comme il convient.

g) Er dient de nodige aandacht te worden besteed aan het onderhoud en de verzorging van alle werktuigen, met inbegrip van werktuiglijke, elektrische, hydraulische en pneumatische systemen, de bediening daarvan en de bijbehorende veiligheidsuitrusting, alle verzorgingssysteem ten dienste van de accommodatie, en het bijhouden van gegevens betreffende het gebruik van voorraden en reservemateriaal.

h) De hoofdwerktuigkundige moet ervoor zorg dragen dat de officier-werktuigkundige, belast met de wacht, op de hoogste wordt gesteld van alle werkzaamheden voor preventief onderhoud in verband met beperking van eventuele schade of reparatie dat tijdens de wacht moeten worden verricht. De officier-werktuigkundige, belast met de wacht, is verantwoordelijk voor het geheel of gedeeltelijk buiten werking stellen en het afstellen van alle werktuigen onder zijn verantwoordelijkheid, waaraan moet worden gewerkt, en hij moet aantekening houden van alle uitgevoerde werkzaamheden.

i) De officier-werktuigkundige, belast met de wacht, moet voordat hij wordt afgelost ervoor zorg dragen dat van alle gebeurtenissen met betrekking tot de hoofd- en hulpwerktuigen naar behoren aantekening wordt gehouden.

j) Ter voorkoming van gevaar voor de veiligheid van het schip en zijn bemanning moet de officier-werktuigkundige, belast met de wacht, de brug onmiddellijk waarschuwen in geval van brand, te verwachten handelingen in de machineruimten die de vaart van het schip kunnen verminderen, dreigende storingen in de stuurinrichting, en uitvallen van de voortstuwinginstallatie van het schip of iedere wijziging in de opwekken van elektriciteit, dan wel een soortgelijke bedreiging van de veiligheid. Deze waarschuwing moet indien mogelijk geschieden voordat wijzigingen worden aangebracht, ten einde de brug zo lang mogelijk de tijd te geven alle mogelijke maatregelen te nemen ter voorkoming van een eventueel scheepsongeval.

k) Wanneer de machinekamer klaar wordt gemaakt om te manoeuvreren, moet de officier-werktuigkundige, belast met de wacht, ervoor zorgdragen dat alle werktuigen en uitrusting, die tijdens het manoeuvreren zouden kunnen worden gebruikt, in een staat verkeren waarin zij onmiddellijk dienst kunnen doen, en dat een toereikende vermogensreserve aanwezig is voor de bediening van de stuurinrichting en voor andere behoeften.

6. Eisen in verband met de wacht

a) Ieder die deel uitmaakt van de wacht moet vertrouwd zijn met de hem toegewezen taken op het gebied van de wachtdienst. Bovendien moet ieder die deel uitmaakt van de wacht met betrekking tot dat schip:

- (i) kennis bezitten van het gebruik van de desbetreffende interne communicatiesystemen;
- (ii) kennis bezitten van de vluchtwegen uit de machineruimten;
- (iii) kennis bezitten van de alarmsystemen van de machinekamer, en bekwaamheid om de verschillende soorten alarm te onderscheiden, in het bijzonder het CO₂-alarm;
- (iv) kennis bezitten van de plaats en het gebruik van de brandbestrijdingsmiddelen machineruimten.

b) Wanneer het schip vaart, dient de wacht te allen tijde zo te zijn samengesteld dat zij toereikend is om de veilige bediening te verzekeren van alle werktuigen die van belang zijn voor de veiligheid van het schip, zowel voor geautomatiseerde bediening als voor handbediening en is aangepast aan de heersende omstandigheden en toestanden. Om dit te bereiken dient onder andere met het volgende rekening te worden gehouden:

- (i) een voortdurend voldoende toezicht op de werktuigen die van belang zijn voor veilige bediening van het schip;
- (ii) de staat en betrouwbaarheid van alle op afstand bediende apparatuur voor de voortstuwing- en de stuurinrichting, en van de bediening daarvan, de ruimte waar zich de bedieningsapparatuur bevindt, alsmede de procedures die moeten worden gevolgd om over te gaan op handbediening in geval van machineschade of een noodsituatie;
- (iii) plaats en werking van de vast opgestelde middelen en apparatuur voor het ontdekken, blussen en beperken van brand;
- (iv) het gebruik en de bedrijfsklare staat van hulp-, reserve- en nooduitrusting die van belang zijn voor de veilige navigatie, of het veilig ten anker gaan of meren van het schip;
- (v) maatregelen en procedures, nodig om de machineinstallatie in goede staat te houden ten einde het doelmatige bedrijf daarvan te verzekeren, ongeacht op welke wijze het bedrijf van het schip plaats vindt;
- (vi) alle andere aan de wacht te stellen eisen die naar voren zouden kunnen komen ten gevolge van bijzondere bedrijfsomstandigheden.

c) Op een onbeschutte ankerplaats moet de hoofdwerktuigkundige overleg voeren met de kapitein over de vraag of al dan niet wacht moet worden gehouden op dezelfde wijze als wanneer het schip vaart.

g) Il convient d'accorder l'attention voulue à la maintenance et à l'entretien de toutes les machines, y compris des systèmes mécaniques, électriques, hydrauliques et pneumatiques, de leurs commandes et du matériel connexe de sécurité, du matériel de tous les systèmes de service des locaux, ainsi qu'à la consignation des données concernant l'utilisation des approvisionnements et du matériel de rechange.

h) Le chef mécanicien doit veiller à ce que l'officier mécanicien chargé du quart soit informé de toutes les opérations d'entretien préventif, de lutte contre les avaries ou de réparation qui doivent être exécutées pendant le quart. L'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à isoler, mettre hors circuit et régler toutes les machines dont il a la responsabilité et sur lesquelles il faut travailler, et il doit noter tous les travaux effectués.

i) Avant d'être relevé, l'officier mécanicien chargé du quart doit s'assurer que tous les événements relatifs aux machines principales et auxiliaires ont été dûment consignés.

j) Afin d'éviter de mettre en danger la sécurité du navire et de l'équipage, l'officier mécanicien chargé du quart doit aviser immédiatement la passerelle dans les cas suivants: incendie, manœuvres sur le point d'être effectuées dans les locaux des machines qui peuvent entraîner une réduction de l'allure du navire, défaillance imminente de l'appareil à gouverner, arrêt de l'appareil de propulsion du navire, ou encore toute variation de la production d'énergie électrique ou menace similaire pour la sécurité du navire. Cette notification doit être faite si possible avant que les changements n'interviennent, de façon à donner à la passerelle un maximum de temps pour prendre toutes les mesures possibles en vue d'éviter un éventuel accident de mer.

k) Quand la chambre des machines est mise en attente, l'officier mécanicien chargé du quart doit veiller à ce que toutes les machines et tout l'équipement pouvant servir à la manœuvre soient prêts à fonctionner immédiatement et à ce qu'il existe une réserve d'énergie suffisante pour l'appareil à gouverner et pour les autres besoins.

6. Prescriptions applicables au quart

a) Tout membre de l'équipe de quart doit bien connaître les fonctions de veille qui lui sont assignées. De plus, il doit, en ce qui concerne le navire:

- (i) connaître le fonctionnement des systèmes de communication intérieure appropriés;
- (ii) connaître les issues de secours partant des locaux de machines;
- (iii) connaître les systèmes d'alarme de la chambre des machines et pouvoir distinguer les différentes alarmes, et spécialement l'alarme du CO₂;
- (iv) connaître les emplacements et l'utilisation du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines.

b) Lorsque le navire fait route, la composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adéquate pour faire fonctionner en toute sécurité toutes les machines qui servent à l'exploitation du navire, que ce soit automatiquement ou manuellement, et doit être adaptée aux circonstances et aux conditions du moment. A cette fin, il convient notamment de prendre en considération ce qui suit:

- (i) la surveillance adéquate, en tout temps, des machines servant à exploiter le navire en toute sécurité;
- (ii) l'état et la fiabilité de tout appareil de propulsion et appareil à gouverner télécommandé et de leurs commandes, l'emplacement des commandes et les consignes du passage à un mode de fonctionnement manuel en cas de panne ou en cas de situation critique;
- (iii) l'emplacement et le fonctionnement des appareils et des dispositifs fixes permettant de détecter, d'éteindre et de circonscrire l'incendie;
- (iv) l'utilisation et l'état de fonctionnement du matériel auxiliaire, de réserve et de secours nécessaire à la sécurité de la navigation et des opérations de mouillage ou d'accostage du navire;
- (v) les opérations et méthodes qui sont nécessaires pour entretenir les installations de machines et en assurer le bon fonctionnement dans toutes les conditions d'exploitation du navire;
- (vi) toutes les autres tâches que l'équipe de quart peut être amenée à accomplir par suite de circonstances d'exploitation particulières.

c) A un mouillage non abrité, le chef mécanicien doit demander au capitaine si les dispositions relatives au quart seront ou non semblables à celles prévues lorsque le navire fait route.

7. Geschiktheid voor de wacht

De wachtindeling moet zodanig zijn dat de doelmatigheid van de wacht niet door vermoeidheid wordt verminderd. De diensten moeten zo worden georganiseerd dat degene die aan het begin van een reis belast is met de eerste wacht, en degenen die vervolgens de wacht aflossen, voldoende zijn uitgerust en ook in andere opzichten berekend zijn voor hun taak.

8. Bescherming van het zee-milieu

Alle officieren-werktuigkundigen en scheepsgezellen, dienst doende in de machinekamer, dienen zich bewust te zijn van de ernstige gevolgen van verontreiniging van het zee-milieu ten gevolge van het bedrijf van het schip of van een ongeval, en dienen alle mogelijke voorzorgsmaatregelen te nemen om een dergelijke verontreiniging te voorkomen, in het bijzonder in het kader van de desbetreffende internationale voorschriften en havenvoorschriften.

Voorschrift III/2

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van hoofdwerktuigkundigen en tweede officieren-werktuigkundigen van schepen met een hoofdvortstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer

1. Iedere hoofdwerktuigkundige en iedere tweede officier-werktuigkundige van een zeeschip met een hoofdvortstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer dient in het bezit te zijn van een passend diploma.

2. Ieder die een brevet wenst te verkrijgen, moet :

a) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;
b) voldoen aan de eisen inzake brevettering als officier-werktuigkundige belast met de wacht; en

(i) wat brevettering als tweede officier-werktuigkundige betreft, goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald van ten minste 12 maanden als assistent-werktuigkundige of officier-werktuigkundige;

(iii) wat brevettering als hoofdwerktuigkundige betreft, goedgekeurde diensttijd hebben behaald van ten minste 36 maanden, waarvan ten minste 12 maanden dienst is gedaan als officier-werktuigkundige in een verantwoordelijke functie en in het bezit van het brevet voor tweede officier-werktuigkundige.

c) hebben deelgenomen aan een goedgekeurde praktijkcursus brandbestrijding;

d) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het Aanhangsel bij dit Voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze exameneisen voor officieren van schepen met een beperkt voortstuwingsvermogen die worden gebruikt voor reizen langs de kust, in zoverre zij dat noodzakelijk acht, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

3. Bij de opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient met desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen rekening te worden gehouden.

4. Het niveau van de volgens de verschillende onderdelen van het Aanhangsel vereiste kennis kan verschillen naar gelang het brevet wordt afgegeven op het niveau van hoofdwerktuigkundige of tweede officier-werktuigkundige.

Aanhangsel bij Voorschrift III/2

Kennis ten minste vereist voor de brevettering van hoofdwerktuigkundigen en tweede officieren-werktuigkundigen van schepen met een hoofdvortstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer

1. Het onderstaande programma is opgesteld voor de examinering van hen die een brevet als hoofdwerktuigkundige of tweede officier-werktuigkundige wensen te verkrijgen van schepen met een hoofdvortstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer. Gezien het feit dat een tweede officier-werktuigkundige in staat moet zijn de verantwoordelijkheid van een hoofdwerktuigkundige op ieder tijdstip over te nemen, moet de examinering in deze onderwerpen gericht zijn op het onderzoek naar de bekwaamheid van de kandidaat in het verwerken van alle beschikbare gegevens die de veilige bediening van de werktuigen van het schip beïnvloeden.

2. De Administratie kan met betrekking tot lid 4 a) hieronder eisen inzake kennis van andere typen voortstuwingswerktuigen dan degene waarvoor het brevet zal gelden, laten vervallen. Een brevet

7. Aptitude au quart

Le système de quart doit être tel que l'efficacité du quart ne soit pas compromise par la fatigue. Le chef mécanicien doit répartir les tâches de façon que, lors du premier quart au commencement d'un voyage et lors des relèves ultérieures, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches.

8. Protection du milieu marin

Tous les officiers mécaniciens et les mécaniciens doivent être conscients de la gravité des conséquences que peut avoir une pollution opérationnelle ou accidentelle du milieu marin; ils doivent prendre toutes les précautions possibles pour empêcher une telle pollution, notamment en appliquant les règles internationales et les règlements portuaires pertinents.

Règle III/2

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien des navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;
b) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance d'un brevet d'officier mécanicien chargé du quart; et

(i) pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins 12 mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien;

(ii) pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins 36 mois de service en mer approuvé, dont au moins 12 en tant qu'officier mécanicien assumant des fonctions de responsabilité avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien;

c) avoir suivi un cours pratique approuvé d'entraînement à la lutte contre l'incendie;

d) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Administration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier ces prescriptions si elle le juge nécessaire, dans le cas des officiers des navires dont la puissance propulsive est limitée et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

4. L'étendue des connaissances requises au titre des différents paragraphes de l'appendice peut varier selon que le brevet est délivré à un chef mécanicien ou à un second mécanicien.

Appendice à la règle III/2

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW. Étant donné que le second mécanicien doit être prêt en toutes circonstances à assumer les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire.

2. S'agissant de l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-après, l'Administration peut dispenser un candidat de connaître les caractéristiques des machines propulsives autres que l'appareil de propulsion auquel

dat op die basis wordt afgegeven, is niet geldig voor soorten machinestallaties met betrekking waartoe geen kennis is vereist, totdat de officier-werktuigkundige ten genoegen van de Administratie zijn bekwaamheid wat die onderwerpen betreft, aantoon. Iedere zodanige beperking dient in het brevet te worden vermeld.

3. Iedere kandidaat moet theoretische kennis bezitten van de volgende onderwerpen :

- a) thermodynamica en warmteoverdracht;
- b) mechanica en hydromechanica;
- c) principes van het bedrijf van de krachtinstallaties aan boord van schepen (dieselmotoren, stoom- en gasturbines), en koelinstallaties;
- d) natuurkundige en scheikundige eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
- e) materialenkennis;
- f) scheikundige en natuurkundige eigenschappen van en verschijnselen bij brand en brandblusmiddelen;
- g) elektrotechniek, elektronica en elektrische uitrusting voor de scheepvaart;
- h) grondbeginselen van automatisering, instrumentatie en bedienings-systemen;
- i) scheepsontwerpen en scheepsbouw, met inbegrip van scheepsbeveiliging.

4. Iedere kandidaat moet toereikende praktische kennis bezitten van ten minste de volgende onderwerpen :

- a) werking en onderhoud van :
 - (i) scheepsdieselmotoren;
 - (ii) stoomvoortstuwingsinstallaties aan boord van schepen;
 - (iii) scheepsgasturbines;
- b) werking en onderhoud van hulpwerktuigen, met inbegrip van pomp- en pijpleidingsystemen, hulpketelinstallaties en stuurinrichtingen;
- c) werking, beproeving en onderhoud van elektrische uitrusting en bedieningsapparatuur;
- d) werking en onderhoud van laad- en losgerei en van aan dek opgestelde werktuigen;
- e) ontdekken van slecht functioneren van werktuigen, het opsporen van storingen, maatregelen ter voorkoming van schade;
- f) opstellen van procedures voor veilig onderhoud en veilige reparatiewerkzaamheden;
- g) methoden en hulpmiddelen voor het voorkomen, opsporen en blussen van brand;
- h) methoden en hulpmiddelen ter voorkoming van verontreiniging van het zee-milieu door schepen;
- i) in acht te nemen voorschriften ter voorkoming van verontreiniging van het zee-milieu;
- j) gevolgen van zeeverontreiniging voor het milieu;
- k) eerste hulp met betrekking tot verwondingen die zich naar verwachting zouden kunnen voordoen in machinekamerruimten, en gebruik van eerste hulpuitrusting;
- l) doel en gebruik van reddingsmiddelen;
- m) methoden van scheepsbeveiliging;
- n) veiligheidsvoorschriften.

5. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van de internationale scheepvaartwetgeving, neergelegd in internationale verdragen en andere overeenkomsten, voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van het personeel van de machinekamerdienst, in het bijzonder die inzake de veiligheid en bescherming van het zee-milieu. De mate van kennis van de nationale scheepvaartwetgeving wordt overgelaten aan het oordeel van de Administratie; deze kennis dient in elk geval de nationale bepalingen ter uitvoering van de internationale verdragen en andere overeenkomsten te omvatten.

6. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van schepen.

Voorschrift III/3

Kennis ten minste vereist voor brevettering van hoofdwerktuigkundigen en tweede officieren-werktuigkundigen van schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW

1. Iedere hoofdwerktuigkundige en iedere tweede officier-werktuigkundige van een zeeschip met (een) hoofdvoortstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW dient in het bezit te zijn van een passend brevet.

2. Ieder die een diploma wenst te verkrijgen, moet :

- a) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;

s'applique le brevet. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

3. Tout candidat doit justifier de connaissances théoriques dans les domaines suivants :

- a) thermodynamique et transmission de chaleur;
- b) mécanique et hydromécanique;
- c) principes du fonctionnement des installations motrices de bord (moteurs diesel, turbines à vapeur et à gaz) et des appareils de réfrigération;
- d) propriétés physiques et chimiques des combustibles et lubrifiants;
- e) technologie des matériaux;
- f) propriétés chimiques et physiques de l'incendie et des agents d'extinction;
- g) électrotechnique et électronique marines et équipement électrique marin;
- h) principes fondamentaux de l'automatisation, de l'instrumentation et des dispositifs de commande;
- i) architecture navale et construction du navire, y compris les mesures de contrôle de l'avarie.

4. Tout candidat doit justifier de connaissances pratiques suffisantes au moins dans les domaines suivants :

- a) fonctionnement et entretien :
 - (i) des moteurs diesel marins;
 - (ii) des groupes de propulsion à vapeur marins;
 - (iii) des turbines à gaz marines;
- b) fonctionnement et entretien des machines auxiliaires, et notamment des systèmes de pompage et de tuyautages, des chaudières et des appareils à gouverner auxiliaires;
- c) fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des commandes;
- d) fonctionnement et entretien des appareils de manutention de la cargaison et des appareils mécaniques de pont;
- e) détection des pannes de machines, localisation des pannes et prévention des dommages;
- f) méthodes concernant la sécurité de l'entretien et des réparations;
- g) méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie;
- h) méthodes et moyens de prévention de la pollution de l'environnement par les navires;
- i) règles à observer pour prévenir la pollution du milieu marin;
- j) effets de la pollution marine sur l'environnement;
- k) premiers soins à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de soins d'urgence;
- l) rôle et utilisation des engins de sauvetage;
- m) méthode de contrôle de l'avarie;
- n) règles de sécurité du travail.

5. Tout candidat doit justifier d'une connaissance des règles de droit maritime international énoncées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et responsabilités particulières du personnel du service « machine », et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. L'étude de la connaissance de la législation maritime est laissée à la discrétion de l'Administration, mais cette connaissance doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux.

6. Tout candidat doit justifier d'une connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires.

Règle III/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW

1. Tout chef mécanicien et tout second mécanicien d'un navire de mer dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

- a) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) voldoen aan de eisen inzake brevettering als officier-werktuigkundige belast met de wacht; en

(i) wat brevettering als tweede officier-werktuigkundige betreft, goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald van ten minste twaalf maanden als assistent-werktuigkundige of officier-werktuigkundige;

(ii) wat brevettering als hoofdwerktuigkundige betreft, goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald van ten minste vierentwintig maanden, waarvan ten minste twaalf maanden dienst is gedaan als officier-werktuigkundige in het bezit van het brevet voor tweede officier-werktuigkundige;

c) hebben deelgenomen aan een goedgekeurde praktijk-cursus brandbestrijding;

d) ten genoegen van de Administratie een desbetreffend examen hebben afgelegd. Dit examen omvat de stof, vermeld in het Aanhangsel bij dit Voorschrift, maar de Administratie kan wijzigingen aanbrengen in deze eisen inzake examens en diensttijden voor officieren-werktuigkundigen van schepen die worden gebruikt voor reizen langs de kust, waarbij rekening moet worden gehouden met de soorten automatisering en afstandsbediening waarmee die schepen zijn uitgerust, en met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

3. Bij de opleiding, strekkende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dient rekening te worden gehouden met de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen.

4. Het niveau van de volgens de verschillende onderdelen van het Aanhangsel vereiste kennis kan verschillen naar gelang het brevet wordt afgegeven op het niveau van hoofdwerktuigkundige of tweede officier-werktuigkundige.

5. Iedere officier-werktuigkundige die bevoegd is dienst te doen als tweede officier-werktuigkundige van schepen met een hoofdvootstuwingsinstallatie van 3 000 kW of meer kan dienst doen als hoofdwerktuigkundige van schepen met (een) hoofdvootstuwingsinstallatie van minder dan 3 000 kW, mits ten minste twaalf maanden goedgekeurde diensttijd op zee is behaald als officier-werktuigkundige in een verantwoordelijke functie.

Aanhangsel bij Voorschrift III/3

Kennis ten minste vereist voor brevettering van hoofdwerktuigkundigen en tweede officieren-werktuigkundigen van schepen met een hoofdvootstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW

1. Het onderstaande programma is opgesteld voor de examinering van hen die een brevet als hoofdwerktuigkundige of tweede officier-werktuigkundige wensen te verkrijgen van schepen met een hoofdvootstuwingsinstallatie tussen 750 en 3 000 kW. Gezien het feit dat een tweede officier-werktuigkundige in staat moet zijn de verantwoordelijkheid van de hoofdwerktuigkundige op ieder tijdstip over te nemen, moet de examinering in deze onderwerpen gericht zijn op het onderzoeken van de bekwaamheid van de kandidaat in het verwerken van alle beschikbare gegevens die van belang zijn voor de veilige werking van de werktuigen van het schip.

2. De Administratie kan met betrekking tot de leden 3 d) en 4 a) hieronder eisen inzake kennis van andere typen voortstuwingswerktuigen dan degene waarvoor het brevet zal gelden, laten vervallen. Een brevet dat op die basis wordt afgegeven, is niet geldig voor de soorten machineinstallaties met betrekking waartoe geen kennis is vereist, totdat de officier-werktuigkundige ten genoegen van de Administratie zijn bekwaamheid wat die onderwerpen betreft, aantoon. Iedere zodanige beperking dient in het brevet te worden vermeld.

3. Iedere kandidaat moet voldoende elementaire theoretische kennis bezitten om de grondbeginselen, betrokken bij de volgende onderwerpen, te begrijpen :

- a) verbrandingsprocessen;
- b) warmteoverdracht;
- c) mechanica en hydromechanica;
- d) (i) scheepsdieselmotoren;
- (ii) stoomvoortstuwingsinstallaties aand boord van schepen;
- (iii) scheepsgasturbines;
- e) stuurinrichtingen;
- f) eigenschappen van brandstoffen en smeermiddelen;
- g) eigenschappen van materialen;
- h) brandblusmiddelen;
- i) elektrische uitrusting aan boord van schepen;
- j) automatisering, instrumenten en bedieningssytemen;
- k) scheepsbouw, met inbegrip van scheepsbeveiliging;
- l) hulpsystemen.

b) satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance d'un brevet d'officier mécanicien chargé du quart et :

(i) pour le brevet de second mécanicien, justifier d'au moins douze mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien adjoint ou d'officier mécanicien;

(ii) pour le brevet de chef mécanicien, justifier d'au moins vingt-quatre mois de service en mer approuvé dont au moins douze mois avec les qualifications requises pour occuper un poste de second mécanicien;

c) avoir suivi un cours pratique approuvé d'entraînement à la lutte contre l'incendie;

d) avoir passé les examens appropriés à la satisfaction de l'Administration. Ces examens doivent porter sur les disciplines énoncées dans l'appendice à la présente règle, mais l'Administration peut modifier les prescriptions en matière d'examen et de service en mer dans le cas des officiers des navires qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte des types de commandes automatiques et de télécommandes dont le navire est équipé et de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

4. L'étendue des connaissances requises au titre des différents paragraphes de l'appendice peut varier selon que le brevet est délivré à un chef mécanicien ou à un second mécanicien.

5. Tout officier mécanicien qualifié pour servir en tant que second mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 kW, peut servir en tant que chef mécanicien à bord de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance inférieure à 3 000 kW, à condition qu'il puisse justifier d'au moins douze mois de service en mer approuvé en qualité d'officier mécanicien occupant des fonctions de responsabilité.

Appendice à la règle III/3

Connaissances minimales requises pour la délivrance des brevets de chef mécanicien et de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW

1. Le programme ci-après a été établi pour l'examen des candidats désireux d'obtenir un brevet de chef mécanicien ou de second mécanicien de navires dont l'appareil de propulsion principal a une puissance comprise entre 750 kW et 3 000 kW. Etant donné que le second mécanicien doit être prêt en toutes circonstances à assurer les responsabilités qui incombent au chef mécanicien, l'examen doit permettre de vérifier l'aptitude des candidats à assimiler toutes les informations qui ont trait à l'exploitation en toute sécurité des machines du navire.

2. S'agissant de l'alinéa d) du paragraphe 3 et de l'alinéa a) du paragraphe 4 ci-après, l'Administration peut dispenser un candidat de connaître les caractéristiques des machines propulsives autres que l'appareil de propulsion auquel s'applique le brevet. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour les catégories de machines qui font l'objet de cette dispense, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

3. Tout candidat doit justifier de connaissances théoriques élémentaires suffisantes pour comprendre les principes fondamentaux des questions suivantes :

- a) procédés de combustion;
- b) transmission de chaleur;
- c) mécanique et hydromécanique;
- d) (i) moteurs diesel marins;
- (ii) groupes de propulsion à vapeur marins;
- (iii) turbines à gaz marines;
- e) appareils à gouverner;
- f) propriétés des combustibles et des lubrifiants;
- g) propriétés des matériaux;
- h) agents d'extinction de l'incendie;
- i) équipement électrique marin;
- j) automatisation, instruments et dispositifs de commande;
- k) construction du navire, y compris les mesures de contrôle de l'avarie;
- l) systèmes auxiliaires.

4. Iedere kandidaat moet toereikende, praktische kennis bezitten van ten minste de volgende onderwerpen :

a) werking en onderhoud van :

- (i) scheepsdieselmotoren;
- (ii) stoomvoortstuwingsinstallaties aan boord van schepen;
- (iii) scheepsgasturbines;

b) werking en onderhoud van hulpmachineinstallaties, met inbegrip van stuurinrichtingen;

c) werking, beproeving en onderhoud van elektrische uitrusting en bedieningsuitrusting;

d) werking en onderhoud van laad- en losgerei, en van dekwerktuigen;

e) opsporen van gevallen van slecht functioneren van werktuigen, opsporen van storingen en maatregelen ter voorkoming van schade;

f) opstellen van procedures voor veilig onderhoud en reparatiewerkzaamheden;

g) methoden en hulpmiddelen voor het voorkomen, opsporen en blussen van brand;

h) in acht te nemen voorschriften inzake verontreiniging van het zee-milieu, en methoden en hulpmiddelen ter voorkoming van zodanige verontreiniging;

i) eerste hulp met betrekking tot verwondingen die zich naar verwachting zouden kunnen voordoen in machinekameruimten, en gebruik van eersthulpuitrusting;

j) functie en gebruik van reddingsmiddelen;

k) scheepsbeveiliging, in het bijzonder met betrekking tot te nemen maatregelen in geval van het binnenkomen van zeewater in de machinekamer;

l) veiligheidsvoorschriften.

5. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van de internationale scheepvaartwetgeving, als neergelegd in internationale verdragen en andere overeenkomsten, voor zover deze betrekking hebben op de bijzondere verplichtingen en verantwoordelijkheden van het personeel, dienst doende in de machinekamer, in het bijzonder die inzake de veiligheid en bescherming van het zee-milieu. De mate van kennis van de nationale scheepvaartwetgeving wordt overgelaten aan het oordeel van de Administratie; deze kennis dient in elk geval de nationale bepalingen ter uitvoering van de internationale verdragen en andere overeenkomsten te omvatten.

6. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van personeelsbeleid en de organisatie en opleiding van het personeel aan boord van schepen.

Voorschrift III/4

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van officier-werktuigkundigen, belast met de wacht in een traditioneel bemande machinekamer of van officier-werktuigkundigen, aangewezen om dienst te doen in een machinekamer die onbemand is

1. Iedere officier-werktuigkundige, belast met de wacht in een bemande machinekamer en iedere officier-werktuigkundige, aangewezen om dienst te doen in een machinekamer die onbemand is, van een zeeschip met een hoofdvortstuwingsinstallatie van ten minste 750 kW dient in het bezit te zijn van een passend brevet.

2. Ieder die een brevet wenst te verkrijgen, moet :

- a) niet jonger zijn dan 18 jaar;
- b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;
- c) onderwijs en opleiding hebben ontvangen van in totaal ten minste drie jaar, met betrekking tot de taken van een scheepswerktuigkundige;
- d) passende diensttijd op zee hebben behaald van een voldoende lange duur, die kan zijn begrepen in de in onderdeel c) genoemde periode van drie jaar;
- e) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij theoretische en praktische kennis bezit van de werking en het onderhoud van scheepswerktuigen, nodig voor het vervullen van de taken van een officier-werktuigkundige;
- f) hebben deelgenomen aan een goedgekeurde cursus brandbestrijding;
- g) kennis bezitten van de veiligheidsvoorschriften.

De Administratie kan wijzigingen aanbrengen in de in de onderdelen c) en d) bedoelde eisen voor officieren-werktuigkundigen van schepen met een hoofdvortstuwingsinstallatie van minder dan 3 000 kW, die worden gebruikt voor reizen langs de kust, waarbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren bevinden.

4. Tout candidat doit justifier de connaissances pratiques suffisantes, au moins dans les domaines suivants :

a) fonctionnement et entretien :

- (i) des moteurs diesel marins;
- (ii) des groupes de propulsion à vapeur marins;
- (iii) des turbines à gaz marines;

b) fonctionnement et entretien des machines et systèmes auxiliaires, y compris les appareils à gouverner;

c) fonctionnement, mise à l'essai et entretien des appareils électriques et des commandes;

d) fonctionnement et entretien des appareils de manutention de la cargaison et des appareils mécaniques de pont;

e) détection des pannes de machines, localisation des pannes et prévention des dommages;

f) méthodes concernant la sécurité de l'entretien et des réparations;

g) méthodes et moyens de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie;

h) règles à observer pour prévenir la pollution du milieu marin, et méthodes et moyens de prévention de cette pollution;

i) premiers soins à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans les locaux de machines et utilisation du matériel de soins d'urgence;

j) rôle et utilisation des engins de sauvetage;

k) méthodes de contrôle de l'avarie, notamment mesures à prendre en cas d'envahissement de la chambre des machines par l'eau de mer;

l) règles de sécurité du travail.

5. Tout candidat doit justifier d'une connaissance des règles de droit maritime international énoncées dans les conventions et les accords internationaux dans la mesure où elles concernent les obligations et responsabilités particulières du personnel du service « machine », et notamment de celles qui ont trait à la sécurité et à la protection du milieu marin. L'étendue de la connaissance de la législation maritime nationale est laissée à la discrétion de l'Administration, mais cette connaissance doit englober les dispositions nationales en vue de la mise en œuvre des conventions et accords internationaux.

6. Tout candidat doit justifier d'une connaissance de la gestion, de l'organisation et de la formation du personnel à bord des navires.

Règle III/4

Prescription minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier mécanicien chargé du quart dans une chambre des machines gardée de type classique ou d'officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel

1. Tout officier mécanicien chargé du quart dans une chambre des machines gardée de type classique et tout officier mécanicien de service dans une chambre des machines exploitée sans présence permanente de personnel à bord d'un navire de mer dont l'appareil propulsif principal a une puissance égale ou supérieure à 750 kW doit être titulaire d'un brevet approprié.

2. Tout candidat à un brevet doit :

- a) avoir 18 ans au moins;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;
- c) avoir suivi pendant au moins trois ans au total un enseignement ou une formation en rapport avec les fonctions de mécanicien de navire;
- d) avoir servi en mer pendant une période suffisante, cette période pouvant être comprise dans celle de trois ans mentionnée à l'alinéa c);
- e) prouver à l'Administration qu'il possède une connaissance théorique et pratique suffisante du fonctionnement et de l'entretien des machines marines pour pouvoir assumer les fonctions d'officier mécanicien;
- f) avoir suivi un cours pratique approuvé de lutte contre l'incendie;
- g) connaître les règles de sécurité du travail.

L'Administration peut modifier les prescriptions des alinéas c) et d) dans le cas des officiers mécaniciens des navires dont l'appareil propulsif principal a une puissance inférieure à 3 000 kW et qui effectuent des voyages à proximité du littoral, en tenant compte de l'incidence de cette modification sur la sécurité de tous les navires pouvant se trouver dans les mêmes eaux.

3. Iedere kandidaat moet kennis bezitten van de werking en het onderhoud van de hoofd- en hulpwerktuigen, waarin moet zijn begrepen kennis van de desbetreffende voorschriften en reglementen, alsmede kennis van ten minste de volgende onderwerpen :

a) *Houden van de wacht*

- (i) taken in verband met het overgeven en overnemen van de wacht;
- (ii) routinewerkzaamheden tijdens de wacht;
- (iii) bijhouden van het machinekamerjournaal van de machineruimte en de betekenis van de verrichte aflezingen;
- (iv) taken in verband met het overdragen van de wacht.

b) *Hoofd- en hulpwerktuigen*

- (i) hulp verlenen bij het bedrijfsklaar maken van hoofd- en hulpwerktuigen;
- (ii) werking van ketels, met inbegrip van verbrandingssystemen;
- (iii) methoden voor het controleren van het waterpeil in ketels en noodzakelijke maatregelen in geval van abnormaal waterpeil;
- (iv) opsporen van veel voorkomende storingen van de werktuigen en de installatie in de ruimten voor werktuigen en ketels, en de nodige maatregelen ter voorkoming van schade.

c) *Pompsystemen*

- (i) routinewerkzaamheden met betrekking tot het pompen;
- (ii) werking van pompsystemen voor vullingsballast en lading.

d) *Generatoren*

Bedrijfsklaar maken, starten, aansluiten en overschakelen van wisselstroomdynamo's en andere generatoren.

e) *Veiligheidsmaatregelen en maatregelen in noodsituaties*

- (i) tijdens de wacht te nemen veiligheidsmaatregelen, en onmiddellijk te nemen maatregelen in geval van brand of van een ongeval, in het bijzonder met betrekking tot de olieleidingssystemen;
- (ii) het geheel of gedeeltelijk buiten werking stellen van installaties en uitrusting, zowel elektrische als van een ander type, voordat het personeel toestemming verkrijgt aan zodanige installaties en uitrusting te werken.

f) *Maatregelen tegen verontreiniging*

De te nemen voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van verontreiniging van het milieu door olie, ladingresten, sanitair afval, water, rook of andere verontreinigende stoffen. Het gebruik van uitrusting ter voorkoming van verontreiniging, met inbegrip van olie-waterafscheiders, sloptanksystemen en zuiveringsinstallaties voor afvalwater.

g) *Eerste hulp bij ongelukken*

Elementaire eerste hulp in verband met verwondingen die zich naar verwachting zouden kunnen voordoen in machinekamerruimten.

4. Ingeval geen ketels deel uitmaken van de werktuigen van het schip kan de Administratie de eisen inzake kennis van de in de leden 3 b) (ii) en (iii) genoemde onderwerpen laten vervallen. Een brevet dat op die basis wordt afgegeven, is niet geldig voor de dienst op schepen waar ketels deel uitmaken van de werktuigen van het schip, totdat de officieren-werktuigkundige ten genoegen van de Administratie zijn bekwaamheid wat die onderwerpen betreft, aantoonst. Alle zodanige beperkingen dienen op het brevet te worden vermeld.

5. Bij de opleiding, dienende om de nodige theoretische kennis te verkrijgen en de nodige praktijkervaring op te doen, dienen de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen te worden betrokken.

Voorschrift III/5

Verplichte minimumeisen om te verzekeren dat de vaardigheden officier-werktuigkundigen worden behouden en hun kennis wordt bijgehouden

1. Van iedere officier-werktuigkundige, in het bezit van een brevet die op zee dienst doet of die voornemens is weer op zee dienst te gaan doen na een periode aan de wal, wordt verlangd dat hij ten einde bij voortdurend geschikt te worden bevonden voor de dienst op zee in de met zijn brevet overeenkomende rang, met vaste tussenpozen van niet langer dan vijf jaar ten genoegen van de Administratie aantoonst dat hij :

- a) lichamelijk geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoor-organen; en

3. Tout candidat doit connaître le fonctionnement et l'entretien des machines principales et auxiliaires, ainsi que les dispositions réglementaires pertinentes. Ses connaissances doivent également porter sur les points spécifiés ci-après au moins :

a) *Tenue du quart*

- (i) consignes à observer lors de la prise du quart;
- (ii) tâches à exécuter régulièrement pendant le quart;
- (iii) tenue du journal de la machine et importance des indications qui y sont consignées;
- (iv) consignes à observer lors de la relève du quart.

b) *Machines principales et machines auxiliaires*

- (i) concours à apporter pour la mise en service des machines principales et des machines auxiliaires;
- (ii) fonctionnement des chaudières à vapeur, et notamment des systèmes de combustion;
- (iii) méthodes de vérification du niveau de l'eau dans les chaudières à vapeur et mesures à prendre si ce niveau est anormal;
- (iv) localisation des défaillances classiques des machines et appareils de la chambre des machines et des chaufferies et mesures à prendre pour éviter les dommages.

c) *Systèmes de pompage*

- (i) opérations courantes de pompage;
- (ii) fonctionnement des dispositifs d'assèchement des cales et de pompage du ballast et de la cargaison.

d) *Station génératrice*

Préparation, mise en route, raccordement et permutation des alternateurs ou des génératrices.

e) *Mesures de sécurité et consignes en cas de situation critique*

- (i) précautions à observer pendant le quart et mesures à prendre immédiatement en cas d'incendie ou d'accident, notamment en ce qui concerne les circuits d'hydrocarbures;
- (ii) mesures à prendre pour isoler de manière sûre les machines et appareils électriques et autres avant d'autoriser les membres du personnel à y effectuer des travaux.

f) *Mesures contre la pollution*

Précautions à prendre pour prévenir la pollution de l'environnement par les hydrocarbures, les résidus de cargaisons, les eaux usées, la fumée et autres polluants. Utilisation du matériel de prévention de la pollution, y compris les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures, les citernes de décantation et les dispositifs d'évacuation des eaux usées.

g) *Premiers soins*

Premiers soins élémentaires à apporter aux blessures qui peuvent se produire dans un local de machines.

4. Si les installations de machines d'un navire ne comprennent pas de chaudière à vapeur, l'Administration peut dispenser un candidat d'avoir les connaissances requises aux alinéas b) (ii) et b) (iii) du paragraphe 3. Un brevet délivré à ce titre n'est pas valable pour servir à bord des navires dont les installations de machines comprennent des chaudières à vapeur, sauf si l'officier mécanicien prouve à l'Administration qu'il possède les compétences requises dans ce domaine. Toute dispense de cet ordre doit être consignée sur le brevet.

5. La formation visant à fournir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires doit tenir compte des règles et des recommandations internationales pertinentes.

Règle III/5

Prescriptions minimales obligatoires pour garantir le maintien des compétences et la mise à jour des connaissances des officiers mécaniciens

1. Tout officier mécanicien qui est titulaire d'un brevet et qui sert en mer ou a l'intention de reprendre du service en mer après une période à terre doit, pour pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer au rang correspondant à son brevet, prouver à l'Administration à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans :

- a) son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

b) uit het oogpunt van beroepsuitoefening bekwaam is :

(i) door gedurende ten minste één jaar tijdens de voorafgaande vijf jaar diensttijd aan dek te hebben behaald als officier-werktuigkundige; of

(ii) door een functie te hebben uitgeoefend die overeenkomt met de taken die hij volgens het brevet dat hij bezit, mag vervullen, en die geacht wordt ten minste gelijkwaardig te zijn aan de dienst op zee, vereist in lid 1 b) (i); of

(iii) door één van de volgende omstandigheden :

— afleggen van een goedgekeurde test; of
— met gunstig resultaat een goedgekeurde cursus of goedgekeurde cursussen hebben gevolgd; of

— naar genoegen dienst op zee hebben gedaan als officier-werktuigkundige of in een lagere rang dan die waarvoor hij een brevet bezit, gedurende ten minste drie maanden onmiddellijk voorafgaande aan het ogenblik waarop hij de rang weer gaat bekleden waartoe hij krachtens zijn brevet is gerechtigd.

2. De in lid 1 b) (iii) bedoelde cursussen dienen in het bijzonder de wijzigingen in te houden in de van toepassing zijnde internationale voorschriften en aanbevelingen inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het zeemilieu.

3. De Administratie dient ervoor te zorgen dat de teksten van de laatste wijzigingen van de internationale voorschriften inzake de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het zee-milieu aan de schepen die onder haar rechtsmacht vallen ter beschikking worden gesteld.

Voorschrift III/6

Verplichte minimumeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de machinekamerwacht

1. De minimumeisen voor scheepsgezellen die deel uitmaken van de machinekamerwacht dienen te zijn zoals vermeld in het tweede lid. Deze eisen gelden niet voor :

- a) scheepsgezellen die zijn aangewezen om de officier-werktuigkundige, belast met de wacht, bij te staan (*);
- b) scheepsgezellen die in opleiding zijn;
- c) scheepsgezellen die tijdens de wacht geen taken verrichten waarvoor bijzondere bekwaamheden zijn vereist.

2. Iedere scheepsgezel die deel uitmaakt van de machinekamerwacht moet :

- a) niet jonger zijn dan 16 jaar;
- b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, met inbegrip van zijn gezichts- en gehoororgaan;

c) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij :

(i) ervaring bezit of een opleiding heeft gevolgd inzake brandbestrijding, grondbeginselen van eerste hulp bij ongelukken, technieken inzake persoonlijke overleving, factoren die gevaar opleveren voor de gezondheid en persoonlijke veiligheid;

(ii) in staat zijn bevelen te begrijpen en zichzelf begrijpelijk uit te drukken in aangelegenheden die zijn taken betreffen;

d) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij :

(i) ervaring heeft aan de wal, verband houdend met zijn taken aan boord, aangevuld door een passende diensttijd op zee als vereist door de Administratie; of

(ii) een bijzondere opleiding heeft gevolgd, hetzij vóór, hetzij tijdens het verblijf aan boord, met inbegrip van een passende diensttijd op zee als vereist door de Administratie; of

(iii) goedgekeurde diensttijd op zee heeft behaald van ten minste zes maanden.

3. Iedere zodanige scheepsgezel moet :

a) kennis bezitten van de procedures inzake de machinekamerwacht, en bekwaamheid de routinewerkzaamheden met betrekking tot de wacht, verband houdend met zijn taken, te verrichten;

b) kennis bezitten van de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de werkzaamheden in de machinekamer;

(*) Verwezen wordt naar Resolutie 9, « Aanbevelingen betreffende minimumeisen voor scheepsgezellen, aangewezen om officier-werktuigkundigen, belast met de wacht, bij te staan », aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en brevettering van zeevarenden, 1978.

b) sa compétence professionnelle :

(i) en justifiant d'un service approuvé d'au moins un an en tant qu'officier mécanicien au cours des cinq dernières années; ou

(ii) en ayant assumé des fonctions correspondant à celles que prescrit le brevet dont il est titulaire et qui sont considérées comme équivalent au moins au service en mer prescrit à l'alinéa (i) ci-dessus; ou

(iii) en remplissant l'une des conditions suivantes :

— avoir passé un test approuvé; ou

— avoir suivi avec succès un ou plusieurs cours approuvés; ou

— avoir effectué un service en mer approuvé d'au moins trois mois en tant qu'officier mécanicien surnuméraire ou à un grade inférieur à celui qui correspond à son brevet, immédiatement avant de reprendre le rang qui est le sien en vertu de son brevet.

2. Le cours ou les cours mentionnés à l'alinéa (iii) ci-dessus doivent tenir compte, notamment, des changements intervenus dans les règles et recommandations internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin.

3. L'Administration doit faire en sorte que le texte des modifications récemment apportées aux règlements internationaux relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer et à la protection du milieu marin soit mis à la disposition des navires qui relèvent de sa juridiction.

Règle III/6

Prescriptions minimales obligatoires applicables aux mécaniciens faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines

1. Les prescriptions minimales applicables à un mécanicien qui fait partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines sont énoncées au paragraphe 2. Ces prescriptions ne concernent pas :

- a) un mécanicien nommé adjoint de l'officier mécanicien chargé du quart (*);
- b) un mécanicien en cours de formation;
- c) un mécanicien qui s'acquitte, lors du quart, de fonctions non spécialisées.

2. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines doit :

- a) avoir 16 ans au moins;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive;

c) prouver à l'Administration :

(i) qu'il a acquis une expérience ou suivi une formation en ce qui concerne la lutte contre l'incendie, les premiers soins élémentaires, les techniques de survie des personnes, les risques pour la santé et la sécurité personnelle;

(ii) qu'il peut comprendre les ordres qui lui sont donnés et se faire comprendre sur les questions qui intéressent ses fonctions;

d) prouver à l'Administration :

(i) qu'il a acquis une expérience à terre intéressant ses fonctions en mer et complétée par une période adéquate de service en mer, conformément aux prescriptions de l'Administration; ou

(ii) qu'il a suivi une formation spéciale soit avant l'embarquement, soit à bord, qui comprend une période adéquate de service en mer, conformément aux prescriptions de l'Administration; ou

(iii) qu'il a accompli un service en mer approuvé de six mois au moins.

3. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart doit connaître :

a) les procédures à suivre lors du quart dans la chambre des machines et les opérations normalement prévues dans le cadre d'un quart qui intéressent ses fonctions;

b) les règles de sécurité du travail à observer lors des opérations effectuées dans la chambre des machines;

(*) Il convient de se reporter à la résolution 9, « Recommandation sur les prescriptions minimales applicables à un mécanicien nommé adjoint de l'officier mécanicien chargé du quart » adoptée par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

c) kennis bezitten van de in de machineruimten gebruikte termen en de namen van de werktuigen en uitrusting, verband houdend met zijn taken;

d) kennis bezitten van de elementaire procedures ter bescherming van het milieu.

4. Iedere scheepsgezel van wie wordt verlangd ketelwacht te houden, moet kennis bezitten van de veiligheidsvoorschriften in verband met de werking van ketels, en moet in staat zijn te zorgen voor een juist waterpeil en een juiste stoomdruk.

5. Iedere scheepsgezel die deel uitmaakt van de machinekamerwacht moet bekend zijn met zijn taken met betrekking tot de wacht in de machineruimten van het schip waar hij dienst moet doen. De scheepsgezel moet met betrekking tot dat schip in het bijzonder :

a) kennis bezitten van het gebruik van de desbetreffende interne communicatiesystemen;

b) kennis bezitten van de vluchtwegen uit de machinekamerruimten;

c) kennis bezitten van de alarmsystemen van de machinekamer, en bekwaamheid om de verschillende soorten alarm te onderscheiden, in het bijzonder alarm in verband met het toelaten van gas bij het blussen van brand;

d) kennis bezitten van de plaats en het gebruik van de brandbestrijdingsapparatuur in de machineruimten.

6. Een zeevarende kan door de Administratie worden beschouwd als aan de eisen van dit Voorschrift te voldoen indien hij in de desbetreffende hoedanigheid dienst heeft gedaan in de machinekamer gedurende een periode van ten minste één jaar binnen de laatste vijf jaar voorafgaande aan de inwerkingtreding van het Verdrag voor die Administratie.

HOOFDSTUK IV

Radiodienst Radioluisterwacht en onderhoud

Verklarende noot

Dwingende bepalingen inzake de radioluisterwacht zijn opgenomen in het Radioreglement, en de bepalingen inzake de luisterwacht en het onderhoud met het oog op de veiligheid zijn opgenomen in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van menselijke levens op zee en in het Radioreglement, zoals deze beide akten zijn gewijzigd en van kracht zijn. De aandacht wordt ook gevestigd op de desbetreffende resoluties, aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en brevettering van zeevarenden, 1978.

Voorschrift IV/1

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van radio-officieren

1. Iedere radio-officier die belast is met radiotaken op een schip of deze vervult, dient in het bezit te zijn van een passend brevet of passende brevetten afgegeven of erkend door de Administratie krachtens de bepalingen van het Radioreglement, en dient voldoende, professionele stagetijd hebben behaald.

2. Bovendien moet een radio-officier :

a) niet jonger zijn dan 18 jaar;

b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan betreft;

c) voldoen aan de in het Aanhangsel bij dit Voorschrift vervatte eisen.

3. Van ieder die een brevet wenst te verkrijgen, wordt verlangd dat hij ten genoegen van de Administratie met goed gevolg een examen of examens aflegt.

4. Het voor brevettering vereiste niveau van kennis dient voldoende te zijn voor de radio-officier om op veilige en doeltreffende wijze zijn taken te vervullen. Bij de bepaling van het desbetreffende niveau van kennis en van de opleiding, nodig om die kennis alsmede praktische vaardigheid te verkrijgen, dient de Administratie rekening te houden met de eisen van het Radioreglement en het Aanhangsel bij dit Voorschrift. De Administraties dienen eveneens rekening te houden met de toepasselijke resoluties, aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en brevettering van zeevarenden, 1978, en de van toepassing zijnde aanbevelingen van de I. M. C. O.

c) les termes utilisés dans les locaux de machines ainsi que les noms des machines et des équipements qui intéressent ses fonctions;

d) les méthodes élémentaires de protection de l'environnement.

4. Tout mécanicien chargé de surveiller une chaudière doit connaître les consignes de sécurité liées au fonctionnement des chaudières et pouvoir maintenir l'eau et la pression de vapeur aux niveaux voulus.

5. Tout mécanicien faisant partie d'une équipe de quart dans la chambre des machines doit être familiarisé avec les fonctions dont il doit s'acquitter lors du quart dans les locaux de machines à bord du navire sur lequel il doit servir. En particulier, il doit, en ce qui concerne ce navire :

a) savoir se servir des systèmes appropriés de communication intérieure;

b) connaître les issues de secours partant des locaux de machines;

c) connaître les dispositifs d'alarme de la chambre des machines, pouvoir distinguer les différentes alarmes et reconnaître notamment les alarmes aux gaz d'extinction de l'incendie;

d) connaître l'emplacement et l'emploi du matériel de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines.

6. L'Administration peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de la présente règle s'il a servi, dans des fonctions appropriées, dans le service « machine » pendant une période d'un an au moins au cours des cinq années qui ont précédé l'entrée en vigueur de la Convention pour ladite Administration.

CHAPITRE IV

Service radioélectrique Veille radioélectrique et entretien du matériel

Note explicative

Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans les Règlements des radiocommunications et les dispositions relatives à la veille radioélectrique de sécurité et à l'entretien du matériel sont énoncées dans la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et dans les Règlements des radiocommunications, tels que ces instruments peuvent être modifiés et sous leur forme en vigueur. Il convient de se reporter également aux résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

Règle IV/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier radioélectricien

1. Tout officier radioélectricien chargé de diriger ou d'effectuer les tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs brevets appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications et avoir accompli un stage professionnel suffisant.

2. En outre, un officier radioélectricien doit :

a) avoir 18 ans au moins;

b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution;

c) satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

3. Tout candidat à un brevet doit être tenu de passer un ou plusieurs examens à la satisfaction de l'Administration intéressée.

4. Le niveau des connaissances requises pour la délivrance des brevets doit être suffisant pour permettre à l'officier radioélectricien de s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité et avec efficacité. L'Administration doit fixer le niveau approprié des connaissances et la formation permettant de donner ces connaissances et une expérience pratique en tenant compte des prescriptions des Règlements des radiocommunications et de l'appendice à la présente règle. Les Administrations doivent également prendre en considération les résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets et les recommandations pertinentes de l'O. M. C. I.

Aanhangsel bij Voorschrift IV/1

*Aanvullende kennis en opleiding,
ten minste vereist voor radio-officiëren*

Behalve dat zij moeten voldoen aan de eisen voor de afgifte van een brevet in overeenstemming met het Radio-reglement, moeten radio-officiëren kennis bezitten van en een opleiding hebben genoten — waaronder een praktijkopleiding — inzake de volgende onderwerpen :

- a) verlenen van radiodiensten in noodsituaties, waaronder :
 - (i) schip verlaten;
 - (ii) brand aan boord van het schip;
 - (iii) geheel of gedeeltelijk uitvallen van het radiostation;
- b) het gebruik van reddingsboten, reddingsvloten, drijvende toestellen, in het bijzonder draagbare en vaste radioapparatuur aan boord van reddingsboten, en noodradiobakens;
- c) het overleven op zee;
- d) eerste hulp bij ongelukken;
- e) het voorkomen en bestrijden van brand, in het bijzonder in verband met de radioinstallatie;
- f) preventieve maatregelen voor de veiligheid van het schip en het personeel in verband met mogelijk gevaar tengevolge van de aanwezigheid en het gebruik van radio-apparatuur, met inbegrip van elektriciteits- of stralingsgevaar en gevaar van chemische of mechanische aard;
- g) het gebruik van het « Merchant Ship Search and Rescue Manual » (MERSAR) (handboek opsporing en redding op zee) van de I. M. C. O., in het bijzonder wat het radioverkeer betreft;
- h) systemen en procedures voor het opgeven van de positie van het schip;
- i) het gebruik van het Internationale Seinboek en de « Standard Marine Vocabulary » (standaardwoordenlijst voor de scheepvaart);
- j) systemen en procedures ter verkrijging van radio-medisch advies.

Voorschrift IV/2

*Verplichte minimumeisen om te verzekeren
dat de vaardigheden van radio-officiëren worden behouden
en hun kennis wordt bijgehouden*

1. Van iedere radio-officier, in het bezit van een door de Administratie afgegeven of erkend brevet of zodanige brevetten wordt verlangd dat hij, ten einde bij voortdurende geschiktheid te worden bevonden voor de dienst op zee, ten genoegen van de Administratie het volgende aantoonst :

a) dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan betreft, met vaste tussenpozen van niet langer dan vijf jaar;

b) dat hij uit het oogpunt van beroepsuitoefening bekwaam is :

- (i) door goedgekeurde diensttijd op het gebied van de radio-communicatie te hebben behaald als radio-officier zonder één enkele onderbreking van die diensttijd van langer dan vijf jaar;
- (ii) door na een zodanige onderbreking een goedgekeurd examen af te leggen of met gunstig resultaat een goedgekeurde opleidingscursus of zodanige cursussen te hebben gevolgd, op zee of aan de wal, waarin zaken, van rechtstreeks belang voor de veiligheid van menselijke levens op zee, moeten worden behandeld, alsmede moderne apparatuur voor de radio-communicatie, en waarin tevens radionavigatie-apparatuur kan worden behandeld.

2. De Administratie kan, wanneer aan boord van schepen die zijn gerechtigd haar vlag te voeren, nieuwe werkwijzen, uitrusting of procedures worden ingevoerd, van radio-officiëren verlangen dat zij een goedgekeurd examen afleggen of met gunstig resultaat een goedgekeurde opleidingscursus of zodanige cursussen volgen, op zee of aan de wal, in het bijzonder in verband met taken op het gebied van de veiligheid.

3. Iedere radio-officier moet, ten einde bij voortdurende geschiktheid te worden bevonden voor de dienst aan boord van schepen van een bijzonder type, waarvoor internationaal bijzondere opleidingseisen zijn overeengekomen, met gunstig resultaat een goedgekeurde opleiding terzake volgen of goedgekeurde examens afleggen, waarbij rekening wordt gehouden met de desbetreffende internationale voorschriften en aanbevelingen.

4. De Administratie dient ervoor te zorgen dat de teksten van de laatste wijzigingen van de internationale voorschriften inzake de radio-communicatie wat de veiligheid van menselijke levens op zee betreft aan de schepen die onder haar rechtsmacht vallen ter beschikking worden gesteld.

Appendice à la règle IV/1

*Connaissances et formation supplémentaires minimales
requises des officiers radioélectriciens*

Outre les connaissances et la formation requises pour la délivrance d'un brevet conformément aux Règlements des radio-communications, les officiers radioélectriciens doivent avoir acquis des connaissances et une formation, y compris une formation pratique, dans les domaines suivants :

- a) services radioélectriques devant être assurés dans les situations critiques, y compris :
 - (i) abandon du navire;
 - (ii) incendie à bord du navire;
 - (iii) panne partielle ou totale de la station radioélectrique;
- b) manœuvre des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que des engins flottants et utilisation de leur équipement, et notamment des appareils radioélectriques portatifs et fixes pour embarcations et radeaux de sauvetage et des radiobalises pour la localisation des sinistres;
- c) survie en mer;
- d) premiers soins;
- e) protection et lutte contre l'incendie, notamment en ce qui concerne l'installation radioélectrique;
- f) mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel radioélectrique, y compris les dangers dus à l'électricité ou aux rayonnements et les dangers d'origine chimique ou mécanique;
- g) utilisation du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) de l'O. M. C. I., notamment en ce qui concerne les radiocommunications;
- h) systèmes et méthodes d'indication de la position des navires;
- i) utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'O. M. C. I.;
- j) systèmes et méthodes d'obtention d'avis médicaux par radio.

Règle IV/2

*Prescriptions minimales obligatoires
pour garantir le maintien des compétences
et la mise à jour des connaissances des officiers radioélectriciens*

1. Tout officier radioélectricien titulaire d'un ou de plusieurs brevets délivrés ou reconnus par l'Administration doit, afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer, être tenu de prouver à l'Administration :

a) à intervalles réguliers ne dépassant pas cinq ans, son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution;

b) ses compétences professionnelles :

- (i) en justifiant d'un service approuvé dans les radiocommunications en tant qu'officier radioélectricien, sans interruption continue d'une durée supérieure à cinq ans;
- (ii) dans le cas d'une telle interruption, en passant un test approuvé ou en suivant avec succès un ou plusieurs cours approuvés de formation en mer ou à terre qui doivent notamment porter sur les questions concernant directement la sauvegarde de la vie humaine en mer et le matériel moderne de radiocommunications, mais qui peuvent porter également sur le matériel de radionavigation.

2. Lorsque des méthodes, des appareils ou des pratiques d'un caractère nouveau sont introduits à bord des navires autorisés à battre son pavillon, l'Administration peut exiger que les officiers radioélectriciens passent un test approuvé ou suivent avec succès un cours ou plusieurs cours appropriés de formation en mer ou à terre qui portent tout particulièrement sur les fonctions en matière de sécurité.

3. Afin de pouvoir continuer à être reconnu apte au service en mer à bord de navires de types particuliers pour lesquels des prescriptions spéciales en matière de formation ont été adoptées à l'échelle internationale, tout officier radioélectricien doit recevoir avec succès la formation ou être reçu aux examens approuvés, qui doivent tenir compte des règles et recommandations internationales pertinentes.

4. L'Administration doit faire en sorte que le texte des modifications apportées récemment aux règlements internationaux relatifs aux radio-communications en ce qui concerne la sauvegarde de la vie humaine en mer soit mis à la disposition des navires qui relèvent de sa juridiction.

5. Aan de Administraties wordt verzocht, in overleg met de betrokkenen, een reeks bij- en nascholingscursussen te organiseren of de organisatie daarvan te bevorderen, hetzij op vrijwillige, hetzij op verplichte basis, naar gelang het geval, op zee of aan de wal, voor radio-officiëren die op zee dienst doen, in het bijzonder voor diegenen die opnieuw op zee dienst gaan doen. In de cursus of cursussen dienen zaken, van rechtstreeks belang voor de taken op het gebied van de radio, te worden behandeld, alsmede wijzigingen in de technologie van de radio-communicatie op zee en de toepasselijke internationale voorschriften en aanbevelingen (1) betreffende de veiligheid van mensens levens op zee.

Voorschrift IV/3

Verplichte minimumeisen inzake brevettering van radiotelefonisten

1. Iedere radio-telefonist die belast is met radio-taken op een schip of deze vervult, dient in het bezit te zijn van een passend brevet of passende brevetten afgegeven of erkend door de Administratie krachtens de bepalingen van het Radioreglement.

2. Bovendien moet een zodanige radiotelefonist van een schip dat ingevolge het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensens levens op zee met een radio-telefoonstation dient te zijn uitgerust :

- a) niet jonger zijn dat 18 jaar;
- b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is, in het bijzonder wat zijn gezichts-, gehoor- en spraakorgaan betreft;
- c) voldoen aan de in het Aanhangsel bij dit Voorschrift vervatte eisen.

3. Van ieder die een brevet wenst te verkrijgen wordt verlangd dat hij ten genoegen van de Administratie met goed gevolg een examen of examens aflegt.

4. Het voor brevettering vereiste niveau van kennis dient voldoende te zijn voor de radiotelefonist om op veilige en doeltreffende wijze zijn taken te vervullen. Bij de vaststelling van het desbetreffende niveau van kennis en van de opleiding, nodig om die kennis alsmede praktische vaardigheid te verkrijgen, dient de Administratie rekening te houden met de eisen van het Radioreglement en het Aanhangsel bij dit Voorschrift. De Administraties dienen eveneens rekening te houden met de desbetreffende resoluties, aangenomen door de Internationale Conferentie inzake opleiding en brevettering van zeevarenden, 1978, en de desbetreffende aanbevelingen van de I. M. C. O.

Aanhangsel bij Voorschrift IV/3

Aanvullende kennis en opleiding, ten minste vereist voor radiotelefonisten

Behalve dat zij moeten voldoen aan de eisen voor de afgifte van een brevet in overeenstemming met het Radioreglement, moeten radiotelefonisten kennis bezitten van en een opleiding hebben genoten — met inbegrip van een praktijkopleiding — inzake de volgende onderwerpen :

- a) het verlenen van radiodiensten in noodsituaties, waaronder :
 - (i) schip verlaten;
 - (ii) brand aan boord van het schip;
 - (iii) geheel of gedeeltelijk uitvallen van het radiostation;
- b) het gebruik van reddingsboten, reddingsvloten, drijvende toestellen, en de uitrusting daarvan, in het bijzonder draagbare en vast opgestelde radioapparatuur aan boord van reddingsboten, en noodradiobakens;
- c) het overleven op zee;
- d) eerste hulp bij ongelukken;
- e) het voorkomen en bestrijden van brand, in het bijzonder in verband met de radioinstallatie;
- f) preventieve maatregelen voor de veiligheid van het schip en het personeel in verband met mogelijk gevaar tengevolge van de aanwezigheid en het gebruik van radio-apparatuur, met inbegrip van elektriciteits- of stralingsgevaar en gevaar van chemische of mechanische aard;

(1) Met inbegrip van alle aanbevelingen van de I. M. C. O. betreffende de ontwikkeling van het systeem voor schepen in nood.

5. Les Administrations sont invitées, en consultation avec les intéressés, à assurer ou encourager la mise au point d'un ensemble de cours de recyclage et de mise à jour, facultatifs ou obligatoires selon le cas, en mer ou à terre, à l'intention des officiers radioélectriciens qui servent en mer, et notamment de ceux qui reprennent du service en mer. Ces cours doivent porter sur les questions qui concernent directement les fonctions de l'officier radioélectricien en matière de radiocommunications et ils doivent inclure les changements intervenus dans la technique des radiocommunications maritimes, ainsi que dans les règles et recommandations (1) internationales pertinentes relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Règle IV/3

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'opérateur radiotéléphoniste

1. Tout opérateur radiotéléphoniste chargé de diriger ou d'effectuer les tâches relatives au service radioélectrique à bord d'un navire doit être titulaire d'un ou de plusieurs brevets appropriés délivrés ou reconnus par l'Administration conformément aux dispositions des Règlements des radiocommunications.

2. En outre, ledit opérateur radiotéléphoniste d'un navire à bord duquel la présence d'une station radiotéléphonique est prescrite par la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doit :

- a) avoir 18 ans au moins;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique, notamment en ce qui concerne son acuité visuelle et auditive et son élocution;
- c) satisfaire aux prescriptions de l'appendice à la présente règle.

3. Tout candidat à un brevet doit être tenu de passer un ou plusieurs examens à la satisfaction de l'Administration intéressée.

4. Le niveau des connaissances requises pour la délivrance des brevets doit être suffisant pour permettre à l'opérateur radiotéléphoniste de s'acquitter de ses fonctions en toute sécurité et avec efficacité. L'Administration doit fixer le niveau approprié des connaissances et la formation permettant de donner ces connaissances et une expérience pratique et tenant compte des prescriptions des Règlements des radiocommunications et de l'appendice à la présente règle. Les Administrations doivent également prendre en considération les résolutions pertinentes adoptées par la Conférence internationale de 1978 sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets et les recommandations pertinentes de l'O. M. C. I.

Appendice à la règle IV/3

Connaissances et formation supplémentaires minimales requises des opérateurs radiotéléphonistes

Outre les connaissances et la formation requises pour la délivrance d'un brevet conformément aux Règlements des radiocommunications, les opérateurs radiotéléphonistes doivent avoir acquis des connaissances et une formation, y compris une formation pratique, dans les domaines suivants :

- (a) services radioélectriques devant être assurés dans les situations critiques, y compris :
 - (i) abandon du navire;
 - (ii) incendie à bord du navire;
 - (iii) panne partielle ou totale de la station radioélectrique;
- b) manœuvre des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que des engins flottants et utilisation de leur équipement, et notamment des appareils radioélectriques portatifs et fixes pour embarcations et radeaux de sauvetage et des radiobalises pour la localisation des sinistres;
- c) survie en mer;
- d) premiers soins;
- e) protection et lutte contre l'incendie, notamment en ce qui concerne l'installation radioélectrique;
- f) mesures préventives destinées à assurer la sécurité du navire et du personnel en ce qui concerne les risques afférents au matériel radioélectrique, y compris les dangers dus à l'électricité ou aux rayonnements et les dangers d'origine chimique ou mécanique;

(1) Y compris toute recommandation de l'O. M. C. I. relative à l'amélioration du système de détresse maritime.

- g) gebruik van het « Merchant Ship Search and Rescue Manual » (M. E. R. S. A. R.) (handboek opsporing en redding op zee) van de I. M. C. O., in het bijzonder wat het radioverkeer betreft;
- h) systemen en procedures voor het opgeven van de positie van het schip;
- i) gebruik van het Internationale Seinboek en de « Standard Marine Vocabulary » (standaard woordenlijst voor de scheepvaart);
- j) systemen en procedures ter verkrijging van radio-medisch advies.

HOOFDSTUK V

Bijzondere eisen voor tankschepen

Voorschrift V/1

Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en brevettering van kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen dek en machine van olietankers

1. Scheepsofficieren en scheepsgezellen dek en machine, aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op olietankers, en die geen dienst hebben gedaan aan boord van een olietanker, als lid van de bemanning, moeten, alvorens die taken te vervullen, een passende cursus brandbestrijding aan de wal hebben gevolgd; en

a) dienstrijd aan boord van een schip onder toezicht en van een passende tijdsduur hebben behaald ten einde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen; of

b) een goedgekeurde cursus hebben gevolgd om zich vertrouwd te maken met de dienst aan boord van olietankers, waarin de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging worden behandeld, alsmede de inrichting van de verschillende typen olietankers, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van olietankers.

2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste officieren-lieden, tweede officieren-werktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading moeten, naast het in het eerste lid bepaalde :

a) ter zake dienende ervaring bezitten op het gebied van hun taken op olietankers; en

b) een gespecialiseerd opleidingsprogramma hebben gevolgd op het gebied van hun taken, met inbegrip van de veiligheid van olietankers, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, bedrijfswerkzaamheden en verplichtingen krachtens van toepassing zijnde wetten en voorschriften.

3. Een zeevarende kan binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag voor een Partij worden geacht aan de in lid 2 b) vervatte eisen te hebben voldaan indien hij in een periode van ten minste een jaar binnen de voorafgaande vijf jaar in desbetreffende functie dienst heeft gedaan aan boord van een olietanker.

Voorschrift V/2

Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en brevettering van kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen dek en machine van chemicaliëntankers

1. Scheepsofficieren en scheepsgezellen, dek en machine aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op chemicaliëntankers, en die geen dienst hebben gedaan aan boord van een chemicaliëntanker als die van de bemanning, moeten, alvorens die taken te vervullen, een passende cursus brandbestrijding aan de wal hebben gevolgd; en

a) dienstrijd aan boord van een schip onder toezicht en van een passende tijdsduur hebben behaald ten einde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen; of

b) een goedgekeurde cursus hebben gevolgd teneinde zich vertrouwd te maken met de dienst aan boord van chemicaliëntankers, waarin de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging worden behandeld, alsmede de inrichting van de verschillende type chemicaliëntankers, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van chemicaliëntankers.

g) utilisation du Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (M. E. R. S. A. R.) de l'O. M. C. I., notamment en ce qui concerne les radiocommunications;

h) systèmes et méthodes d'indication de la position des navires;

i) utilisation du Code international de signaux et du Vocabulaire normalisé de la navigation maritime de l'O. M. C. I.;

j) systèmes et méthodes d'obtention d'avis médicaux par radio.

CHAPITRE V

Prescriptions spéciales applicables aux navires-citernes

Règle V/1

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des pétroliers

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord des pétroliers et qui n'ont pas servi à bord d'un pétrolier en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'accomplir ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie; et

a) avoir achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation; ou

b) avoir suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des pétroliers, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de pétroliers, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux pétroliers.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des pétroliers; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des pétroliers, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de pétroliers pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

Règle V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des navires-citernes pour produits chimiques

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord des navires-citernes pour produits chimiques et qui n'ont pas servi à bord d'un de ces navires en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'accomplir ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie, et

a) achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation; ou

b) suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des navires-citernes pour produits chimiques, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de navires-citernes pour produits chimiques, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux navires-citernes pour produits chimiques.

2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste officieren, tweede officieren-werktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis of de behandeling van de lading moeten, naast het in het eerste lid bepaalde :

a) ten zake dienende ervaring bezitten op het gebied van hun taken op chemicaliëntankers; en

b) een gespecialiseerd opleidingsprogramma hebben gevolgd op het gebied van hun taken, met inbegrip van de veiligheid van chemicaliëntankers, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, operationele verrichtingen en verplichtingen krachtens van toepassing zijnde wetten en voorschriften.

3. Een zeevarende kan binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag voor een Partij worden geacht aan de in lid 2 b) vervatte eisen te hebben voldaan indien hij in een periode van ten minste een jaar binnen de voorafgaande vijf jaar in een desbetreffende functie dienst heeft gedaan aan boord van een chemicaliëntanker.

Voorschrift V/3

Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en brevettering van kapiteins, scheepsofficieren en scheepsgezellen dek en machine van vloeibaar-gastankers

1. Scheepsofficieren en scheepsgezellen, dek en machine aan wie bijzondere taken zullen worden opgedragen en bijzondere verantwoordelijkheden in verband met die taken zullen worden opgelegd met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op vloeibaar-gastankers, en die geen dienst hebben gedaan aan boord van een vloeibaar-gastanker als lid van de bemanning, moeten, alvorens die taken te vervullen, een passende cursus brandbestrijding aan de wal hebben gevolgd; en

a) diensttijd aan boord van een schip onder toezicht en van een passende tijdsduur hebben behaald ten einde toereikende kennis te verkrijgen van veilige operationele handelwijzen; of

b) een goedgekeurde cursus hebben gevolgd ten einde zich vertrouwd te maken met de dienst aan boord van vloeibaar-gastankers, waarin de belangrijkste voorzorgsmaatregelen en procedures inzake veiligheid en voorkoming van verontreiniging worden behandeld, alsmede de inrichting van de verschillende type vloeibaar-gastankers, soorten lading, de gevaren die deze met zich brengen en de uitrusting voor hun behandeling, de algemene gang van zaken bij de werkzaamheden en de terminologie op het gebied van vloeibaar-gastankers.

2. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste officieren, tweede officieren-werktuigkundigen en allen die niet hiervoor zijn vermeld en die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het laden, lossen en de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de doorvoer of de behandeling van de lading moeten, naast het in het eerste lid bepaalde :

a) ter zake dienende ervaring bezitten op het gebied van hun taken op vloeibaar-gastankers; en

b) een gespecialiseerd opleidingsprogramma hebben gevolgd in verband met hun taken, met inbegrip van de veiligheid van vloeibaar-gastankers, maatregelen en systemen voor brandbeveiliging, voorkoming en beperking van verontreiniging, bedrijfswerkzaamheden en verplichtingen krachtens van toepassing zijnde wetten en voorschriften.

3. Een zeevarende kan binnen twee jaar na de inwerkingtreding van het Verdrag voor een Partij worden geacht aan de in lid 2 b) vervatte eisen te hebben voldaan indien hij in een periode van ten minste een jaar binnen de voorafgaande vijf jaar in een desbetreffende functie dienst heeft gedaan aan boord van een vloeibaar-gastanker.

HOOFDSTUK VI

Bekwaamheid in het gebruik van reddingboten en -vloten

Voorschrift VI/1

Verplichte minimumeisen betreffende de afgifte van brevetten inzake het gebruik van reddingboten en -vloten

Iedere zeevarende die een brevet inzake het gebruik van reddingboten en -vloten wenst te verkrijgen, moet :

- a) niet jonger zijn dan 17 1/2 jaar;
- b) ten genoegen van de Administratie aantonen dat hij lichamelijk geschikt is;

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des navires-citernes pour produits chimiques; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des navires-citernes pour produits chimiques, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de navires-citernes pour produits chimiques pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

Règle V/3

Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des mécaniciens des navires-citernes pour gaz liquéfiés

1. Les officiers, les matelots et les mécaniciens devant accomplir des tâches et assumer des responsabilités particulières en ce qui concerne la cargaison et le matériel connexe à bord de navires-citernes pour gaz liquéfiés et qui n'ont pas servi à bord d'un de ces navires en tant que membres de l'équipage doivent, avant d'exercer ces tâches, avoir suivi à terre un cours approprié de lutte contre l'incendie et

a) achevé une période appropriée de service à bord, sous surveillance, afin d'acquérir une connaissance suffisante des pratiques sûres en matière d'exploitation; ou

b) suivi un cours approuvé de préparation au service à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés, portant notamment sur les précautions et consignes fondamentales en matière de sécurité et de prévention de la pollution, l'aménagement des différents types de navires-citernes pour gaz liquéfiés, les types de cargaisons, les risques qu'elles présentent et le matériel utilisé pour leur manutention, le déroulement général des opérations et la terminologie relative aux navires-citernes pour gaz liquéfiés.

2. Les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds et les seconds mécaniciens, ainsi que toutes les personnes, s'il en est d'autres, qui sont directement responsables du chargement, du déchargement et des précautions à prendre pendant le transport ou la manutention des cargaisons doivent, en plus des dispositions du paragraphe 1 :

a) avoir acquis une expérience appropriée relative aux tâches qu'ils doivent accomplir à bord des navires-citernes pour gaz liquéfiés; et

b) avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'ils doivent accomplir, portant notamment sur la sécurité des navires-citernes pour gaz liquéfiés, les mesures et dispositifs de protection contre l'incendie, la prévention et le contrôle de la pollution, les pratiques en matière d'exploitation et les obligations découlant des lois et des règlements applicables.

3. Pendant les deux années qui suivent l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard d'une Partie, on peut considérer qu'un marin satisfait aux prescriptions de l'alinéa b) du paragraphe 2 s'il a exercé des fonctions appropriées à bord de navires-citernes pour gaz liquéfiés pendant une période d'au moins un an au cours des cinq années qui précèdent.

CHAPITRE VI

Aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

Règle VI/1

Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

Tout marin candidat à un brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) avoir 17 ans et demi au moins;
- b) prouver à l'Administration son aptitude physique;

c) goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald van ten minste 12 maanden, of een goedgekeurde opleidingscursus hebben gevolgd en goedgekeurde diensttijd op zee hebben behaald van ten minste negen maanden;

d) ten genoegen van de Administratie, door middel van een examen of van voortdurende beoordeling tijdens een goedgekeurde opleidingscursus, aantonen dat hij kennis bezit van de inhoud van het Aanhangel bij dit Voorschrift;

e) ten genoegen van de Administratie, door middel van een examen of van voortdurende beoordeling tijdens een goedgekeurde opleidingscursus, aantonen dat hij de bekwaamheid bezit om:

(i) een reddinggordel op de juiste wijze aan te doen; vanaf een bepaalde hoogte op veilige wijze in het water te springen; uit het water aan boord van een reddingboot of -vlot te komen met een reddinggordel aan;

(ii) een omgekeerd reddingvlot te keren met een reddinggordel aan;

(iii) de merken op reddingboten en -vloten te onderkennen wat het aantal personen betreft waarvoor zij zijn bestemd;

(iv) de juiste commando's te geven om reddingboten en -vloten te water te laten en er aan boord te gaan, om daarmee van het schip weg te komen en deze te behandelen en te verlaten;

(v) reddingboten en -vloten klaar te maken, deze op veilige wijze te water te laten en daarmee snel van het schip weg te komen;

(vi) voor gewonden te zorgen, zowel gedurende als na schip verlaten;

(vii) te roeien en te sturen, een mast op te richten, zeil te zetten, met een boot onder zeil te varen, en te sturen met behulp van een kompas;

(viii) seinmiddelen te gebruiken, met inbegrip van pyrotechnische noodsignalen;

(ix) draagbare radioapparatuur voor reddingboten en -vloten te gebruiken.

Aanhangel bij Voorschrift VI/1

Kennis ten minste vereist voor de afgifte van brevetten inzake het gebruik van reddingboten en -vloten

1. Soorten noodsituaties die zich kunnen voordoen, zoals aanvaringen, brand en vergaan van het schip;

2. Grondbeginsel van overleven, met inbegrip van:

a) het belang van instructie en oefeningen;

b) de noodzaak voorbereid te zijn op iedere noodsituatie;

c) te nemen maatregelen wanneer het commando wordt gegeven zich naar de plaatsen te begeven waar zich de reddingboten en -vloten bevinden;

d) te nemen maatregelen wanneer het nodig is het schip te verlaten;

e) in het water te verrichten handelingen;

f) te nemen maatregelen aan boord van reddingboten en -vloten;

g) de belangrijkste gevaren die overlevenden bedreigen.

3. Bijzondere taken, opgedragen aan ieder van de bemanningsleden, als aangegeven op de brand- en sloepenrol met inbegrip van het onderscheid tussen de seinen waarmee de gehele bemanning naar de reddingboten en -vloten en naar de brandposten wordt opgeroepen.

4. Soorten reddingsmiddelen die zich in de regel aan boord van schepen bevinden.

5. Constructie en inrichting van reddingboten en -vloten en de afzonderlijke onderdelen van de zich aan boord daarvan bevindende uitrusting;

6. Bijzondere eigenschappen van reddingboten en -vloten en bijzondere voorzieningen die zich aan boord daarvan bevinden

7. Verschillende soorten toestellen om reddingboten en -vloten te water te laten.

8. Methoden om reddingboten en -vloten te water te laten in ruwe zee;

9. Te nemen maatregelen, na schip verlaten

10. Behandeling van reddingboten en -vloten bij ruw weer;

11. Gebruik van vanglijnen, drijfkankers en alle andere uitrusting;

c) avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ou avoir suivi un cours de formation approuvé et avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de neuf mois au moins;

d) prouver à l'Administration, au moyen d'un examen ou d'un contrôle permanent effectué pendant un cours de formation approuvé, qu'il possède les connaissances mentionnées dans l'appendice à la présente règle;

e) prouver, à la satisfaction de l'Administration, au moyen d'un examen ou d'un contrôle permanent pendant un cours de formation approuvé qu'il sait:

(i) mettre correctement une brassière de sauvetage; sauter à l'eau en toute sécurité à partir d'une certaine hauteur; embarquer à partir de l'eau à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage tout en portant une brassière de sauvetage;

(ii) redresser un radeau chaviré tout en portant une brassière de sauvetage;

(iii) reconnaître les inscriptions figurant sur les embarcations et les radeaux de sauvetage et indiquant le nombre de personnes qui peuvent y prendre place;

(iv) donner les ordres corrects requis pour mettre à l'eau les embarcations et les radeaux de sauvetage, pour les éloigner du navire et pour les manœuvrer, ainsi que pour débarquer des embarcations et des radeaux de sauvetage;

(v) préparer et mettre à l'eau en toute sécurité les embarcations et les radeaux de sauvetage et les éloigner rapidement du navire;

(vi) s'occuper des blessés pendant et après l'abandon;

(vii) ramer et manœuvrer, dresser un mât, mettre les voiles, conduire une embarcation sous voiles et la diriger au compas;

(viii) utiliser le matériel de signalisation, y compris les engins pyrotechniques;

(ix) utiliser le matériel radioélectrique portatif pour embarcations et radeaux de sauvetage.

Appendice à la règle VI/1

Connaissances minimales requises pour l'obtention du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage

1. Types de situations critiques pouvant se produire, telles qu'abordage, incendie, perte par le fond.

2. Principes de survie, y compris:

a) importance de la formation et des exercices;

b) nécessité d'être prêt à faire face à toute situation critique;

c) mesures à prendre en cas d'appel aux postes d'embarquement;

d) mesures à prendre en cas d'abandon du navire;

e) mesures à prendre dans l'eau;

f) mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

g) principaux dangers auxquels sont exposés les survivants.

3. Fonctions spéciales assignées à chaque membre de l'équipage, telles qu'elles sont indiquées sur le rôle d'appel, et différence entre les signaux qui appellent tous les membres de l'équipage aux postes d'embarquement et ceux qui les appellent aux postes d'incendie.

4. Types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires.

5. Construction et équipement des embarcations et des radeaux de sauvetage et divers éléments de leur armement.

6. Caractéristiques particulières et installations des embarcations et des radeaux de sauvetage.

7. Divers types de dispositifs utilisés pour la mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage.

8. Méthodes de mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage par mer agitée.

9. Mesures à prendre après avoir quitté le navire.

10. Manœuvre des embarcations et des radeaux de sauvetage par mauvais temps.

11. Utilisation de l'amarrage, de l'ancre flottante et de tout autre matériel.

- | | |
|---|---|
| <p>12. Rantsoenering van voedsel en water in reddingboten en -vlotten;</p> <p>13. Methoden van redding met behulp van helikopters;</p> <p>14. Gebruik van de eerstehulpuitrusting en toepassing van reanimatiemethoden;</p> <p>15. Aan boord van reddingboten en -vlotten aanwezige radio-apparaat, met inbegrip van noodradiobakens;</p> <p>16. Gevolgen van hypothermie en de voorkoming daarvan; gebruik van beschermende middelen en kleding;</p> <p>17. Methoden om de motor met toebehoren te starten en te bedienen, alsmede het gebruik van de aanwezige blustoestellen</p> <p>18. Gebruik van man-over-boordboten en motorreddingboten om de reddingvlotten te begeleiden, en redding van de overlevenden en personen die zich in zee bevinden;</p> <p>19. Aan land brengen van reddingsboten en -vlotten.</p> | <p>12. Répartition des vivres et de l'eau à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage.</p> <p>13. Méthodes de sauvetage par hélicoptère.</p> <p>14. Utilisation du nécessaire pharmaceutique de première urgence et techniques de réanimation.</p> <p>15. Dispositifs radioélectriques transportés à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage, y compris les radiobalises pour la localisation des sinistres.</p> <p>16. Effets et prévention de l'hypothermie; utilisation des moyens et des vêtements de protection.</p> <p>17. Méthodes permettant de faire démarrer et fonctionner le moteur d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage et d'utiliser ses accessoires, et utilisation de l'extincteur d'incendie.</p> <p>18. Utilisation des bateaux de secours et des embarcations de sauvetage à moteur pour rassembler les radeaux de sauvetage et sauvetage des survivants et des personnes à la mer.</p> <p>19. Manière d'échouer une embarcation ou un radeau de sauvetage.</p> |
|---|---|
-