



REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

ASSEMBLEE NATIONALE

XIII^{ME} LÉGISLATURE

N°07/2018

**LOI AUTORISANT LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE À
RATIFIER LE PROTOCOLE RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE,
SIGNÉ À LONDRES, LE 11 NOVEMBRE 1988**

L'Assemblée nationale, après en avoir délibéré, a adopté,
en sa séance du jeudi 15 février 2018, la loi dont la teneur
suit :

Article unique

Le Président de la République est autorisé à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988.

Dakar, le 15 février 2018

Le Président de séance



Moustapha NIASSE



REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

ASSEMBLEE NATIONALE

.....
XIII EME LEGISLATURE

PROJET DE LOI N°26/2017 AUTORISANT LE PRESIDENT DE LA
REPUBLIQUE A RATIFIER LE PROTOCOLE RELATIF A LA
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE
CHARGE, SIGNE A LONDRES, LE 11 NOVEMBRE 1988

COMPOSITION DU DOSSIER

1°) DÉCRET DE PRÉSENTATION N°2017-1733 DU 27
SEPTEMBRE 2017 DE MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA
RÉPUBLIQUE ;

2°) EXPOSÉ DES MOTIFS ;

3°) PROJET DE LOI.

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple-Un But-Une Foi

Décret n° **2017-1733**

ordonnant la présentation à l'Assemblée nationale des projets de loi suivants :

- projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier la Convention révisée sur la Reconnaissance des Etudes et des Certificats, Diplômes, Grades et autres titres de l'Enseignement supérieur dans les Etats d'Afrique ;
- projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution,

DECRETE :

Article premier. - Les projets de loi dont les textes sont annexés au présent décret, seront présentés à l'Assemblée nationale par le Ministre des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur.

Article 2.- Le Ministre des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur et le Ministre du Travail, du Dialogue social, des Organisations professionnelles et des Relations avec les Institutions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au journal officiel.

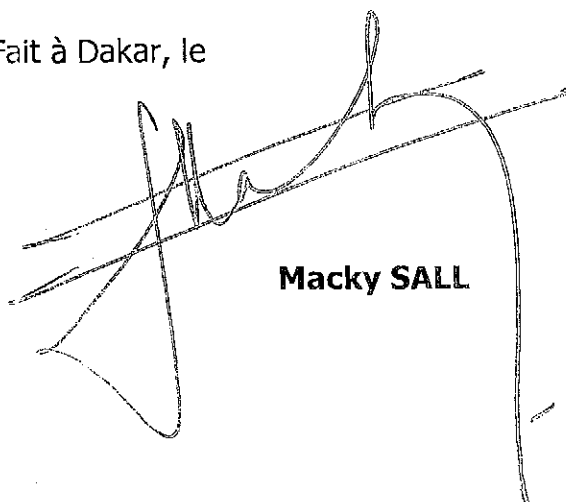
27 septembre 2017

Fait à Dakar, le

Par le Président de la République
Le Premier Ministre



Mahammed Boun Abdallah DIONNE



Macky SALL

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple- Un But- Une Foi

N° _____ MAESE/DAJC/CAI

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR

Dakar, le

EXPOSE DES MOTIFS

du Projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988

En signant en 1966 la Convention Internationale sur les lignes de charge, les Etats Parties ont noté qu'elle contribuerait de manière appréciable à l'amélioration de la sécurité des navires et des biens en mer ainsi que de la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires.

Les dispositions du présent Protocole s'étendent également aux navires battant pavillon d'un Etat tiers dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas leur faire bénéficier de conditions plus favorables.

Conscients de la nécessité d'améliorer les dispositions techniques de ladite Convention, les Etats ont convenu d'introduire dans la Convention susmentionnée des dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats qui soient harmonisées avec les dispositions correspondantes d'autres instruments internationaux.

Ainsi, nonobstant toutes autres dispositions du présent Protocole, tout certificat international de franc-bord, qui est en cours de validité au moment où ce texte entre en vigueur à l'égard du Gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Enfin, une Partie au présent Protocole ne doit pas délivrer de certificat en application et en conformité avec les prescriptions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle qu'adoptée le 05 avril 1966.

Telle est l'économie du présent projet de loi

REPUBLIQUE DU SENEGAL

Un Peuple- Un But- Une Foi

N° _____ MAE/DAJC/CAI

**MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR**

Dakar, le

PROJET DE LOI

**Autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole relatif
à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge,
signé à Londres, le 11 novembre 1988**

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté en sa séance du.....

Le Président de la République promulgue la Loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE :

Le Président de la République est autorisé à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988.

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple – Un But – Une Foi

N° _____/MAESE/DAJC/CAI

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DES SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR

Dakar, le _____

PROJET DE DECRET

Le Président de la République

Vu la Constitution, notamment en ses articles 43 et 95 à 98 ;

Vu la Loi N°..... du autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988.

DECRETE

ARTICLE PREMIER :

Sera publié au Journal Officiel, le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988.

ARTICLE 2 :

Le Ministre des Affaires Etrangères et des Sénégalais de l'Extérieur et le Ministre de la Pêche et de l'Economie Maritime sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel.

Fait à Dakar le

Par le Président de la République,

Macky SALL

Le Premier Ministre

Mahammed Boun Abdallah DIONNE

**PROTOCOLE DE 1988
RELATIF A LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966
SUR LES LIGNES DE CHARGE**

(1) Le présent protocole est entré en vigueur le 3 février 2000.

Les Parties au présent Protocole,

Etant Parties à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966,

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

Reconnaissant également la nécessité d'améliorer encore les dispositions techniques de ladite Convention,

Reconnaissant en outre qu'il est nécessaire d'introduire dans la Convention susmentionnée des dispositions en matière de visites et de délivrance des certificats qui soient harmonisées avec les dispositions correspondantes d'autres instruments internationaux,

Estimant que le meilleur moyen de faire face à cette nécessité est de conclure un protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, sont convenus de ce qui suit :

**Article 1er
Obligations générales**

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions du présent Protocole et de ses Annexes, qui font partie intégrante du présent Protocole. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à ses Annexes.
2. Les dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (ci-après dénommée « la Convention »), à l'exception de l'article 29, s'appliquent entre les Parties au présent Protocole sous réserve des modifications et adjonctions énoncées dans le présent Protocole.
3. Les Parties au présent Protocole appliquent aux navires autorisés à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention et au présent Protocole les prescriptions de la Convention et du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

**Article 2
Certificats existants**

1. Nonobstant toutes autres dispositions du présent Protocole, tout certificat international de franc-bord, qui est en cours de validité au moment où le présent Protocole entre en vigueur à l'égard du Gouvernement de l'Etat dont le navire est

autorisé à battre le pavillon, reste valable jusqu'à sa date d'expiration.
2. Une Partie au présent Protocole ne doit pas délivrer de certificat en application et en conformité des prescriptions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle qu'adoptée le 5 avril 1966.

Article 3

Communication de renseignements

Les Parties au présent Protocole s'engagent à communiquer au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée « l'Organisation ») et à déposer auprès de lui :

- a) Le texte des lois, décrets, ordonnances, règlements et autres instruments qui ont été promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application du présent Protocole ;
- b) Une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir en leur nom en ce qui concerne les lignes de charge, en vue de sa diffusion aux Parties qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires et une description des responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et des conditions de l'autorisation ainsi accordée ; et
- c) Un nombre suffisant de modèles des certificats délivrés par elles, conformément aux dispositions du présent Protocole.

Article 4

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1er mars 1989 au 28 février 1990 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3, les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par :

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

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

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

Article 5

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les deux conditions suivantes sont réunies :

- a) Au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ont exprimé leur consentement à être liés par ce protocole conformément aux dispositions de l'article IV, et
- b) Les conditions d'entrée en vigueur du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sont remplies, sous réserve que le présent Protocole n'entre pas en vigueur avant le 1^{er} février 1992.

2. A l'égard des Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole après que les conditions de son entrée en vigueur ont été réunies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prennent effet à la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument, si cette date est postérieure.

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

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à la Convention est réputé avoir été accepté conformément à l'article VI, s'applique au Protocole ou à la Convention sous leur forme modifiée.

Article 6 **Amendements**

1. Le présent Protocole et, entre les Parties au présent Protocole, la Convention peuvent être modifiés par l'une ou l'autre des procédures définies dans les paragraphes ci-après :

- 2. Amendements après examen par l'Organisation :
 - a) Tout amendement proposé par une Partie au présent Protocole est soumis au secrétariat général de l'Organisation et diffusé par celui-ci à tous les membres de l'Organisation et à tous les Gouvernements contractants à la Convention six mois au moins avant son examen.
 - b) Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation pour examen.
 - c) Les Etats qui sont Parties au présent Protocole, qu'ils soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.
 - d) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties au présent Protocole présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa c (ci-après dénommé « Comité de la sécurité maritime élargi »), à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.

e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d, les amendements sont communiqués par le secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties au présent Protocole pour acceptation.

f) i) Un amendement à un article ou à l'Annexe A du présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à un article de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux-tiers des Parties au présent Protocole.

ii) Un amendement à l'Annexe B du présent Protocole ou, entre les Parties au présent Protocole, un amendement à une Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté :

aa) A l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle il est communiqué aux Parties au présent Protocole pour acceptation ; ou

bb) A 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 élargie. Toutefois, 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 l'ensemble des flottes de navires de commerce de toutes les Parties, notifient au secrétaire général de l'Organisation qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

g) i) Un amendement visé à l'alinéa f) (i) entre en vigueur à l'égard des Parties au présent Protocole 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.

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

3. Amendement par une conférence :

a) A la demande d'une Partie au présent Protocole appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner les amendements au présent Protocole et à la Convention.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité de deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le secrétaire général de l'Organisation à toutes les Parties pour acceptation.

c) A 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 f) et g) du paragraphe 2, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

4. a) Une Partie au présent Protocole ayant accepté un amendement visé à l'alinéa f) (ii) du paragraphe 2 qui est entré en vigueur n'est pas tenue d'étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat Partie qui a, conformément à cet alinéa, élevé une objection contre ledit amendement, et n'a pas retiré cette objection, dans la mesure où ces certificats s'appliquent à des points qui sont visés par l'amendement en question.
- b) Une partie au présent Protocole ayant accepté un amendement visé à l'alinéa f) (ii) du paragraphe 2 qui est entré en vigueur doit étendre le bénéfice du présent Protocole pour ce qui est des certificats délivrés à un navire habilité à battre le pavillon d'un Etat Partie qui a notifié au secrétaire général de l'Organisation, conformément à l'alinéa g) (ii) du paragraphe 2, qu'il se dispense de donner effet à l'amendement.

5. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement fait en application du présent article et qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date.

6. Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquées en vertu de l'alinéa g) (ii) du paragraphe 2 doivent être adressées par écrit au secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties au présent Protocole de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

7. Le secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties au présent Protocole de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

Article 7 **Dénunciation**

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur pour cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du secrétaire général de l'Organisation.
3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le secrétaire général de l'Organisation en a reçu notification, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans l'instrument de dénonciation.
4. Toute dénonciation de la Convention par une Partie constitue une dénonciation du présent Protocole par cette Partie. Une telle dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation de la Convention prend effet conformément au paragraphe 3 de l'article 30 de la Convention.

Article 8 **Dépositaire**

1. Le présent Protocole est déposé auprès du secrétaire général de l'Organisation (dénommé ci-après « dépositaire »).

2. Le dépositaire :

a) Informe les Gouvernements de tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) De toute nouvelle signature ou de tout nouveau dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt ;

ii) De la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;

iii) Du dépôt de tout instrument dénonçant le présent protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ;

b) Transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats qui l'ont signé ou qui y adhèrent.

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

Article 9

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi. Fait à Londres ce 11 novembre 1988.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

A N N E X E A

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS AUX ARTICLES DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

Article 2 Définitions

Remplacer le texte actuel du paragraphe 8 par ce qui suit :
« 8. La "longueur" utilisée est égale à 96 % de la longueur totale de la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue.

»

Ajouter un nouveau paragraphe 9, libellé comme suit :
« 9. La "date anniversaire" désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat pertinent. »

Articles 3, 12, 16 et 21

Dans le texte actuel de ces articles, supprimer toutes les références à « 1966 » se rapportant au Certificat international de franc-bord.

Article 4 Champ d'application

Remplacer le texte actuel du paragraphe 3 par ce qui suit :
« 3. Sauf disposition expresse contraire, les règles qui font l'objet de l'Annexe I s'appliquent aux navires neufs. »

Article 5 Exceptions

A l'alinéa c du paragraphe 2, remplacer les mots « Punta Norte » par les mots « Punta Rasa (Cap San Antonio) ».

Article 13 Visites, inspections et apposition de marques

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Visites et apposition de marques »

Dans le texte, aux lignes 1, 4, 7 et 8, remplacer « visite(s), inspection(s) et apposition(s) de marques » par « visite(s) et apposition(s) de marques ».

Article 14

Visites et inspections initiales et périodiques des navires

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :

« Visites initiales, annuelles et de renouvellement »

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« 1. Tout navire est soumis aux visites définies ci-dessous :
« a) Une visite initiale avant la mise en service du navire, qui comprend une inspection complète de sa structure et de ses équipements pour tout ce qui relève de la présente Convention. Cette visite permet de s'assurer que les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

« b) Une visite de renouvellement effectuée aux intervalles définis par l'administration, mais au moins une fois tous les cinq ans, sauf lorsque les paragraphes 2, 5, 6 et 7 de l'article 19 sont applicables, qui permet de s'assurer que la structure, les équipements, les aménagements, les matériaux et les échantillons satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Convention.

« c) Une visite annuelle, effectuée dans les trois mois qui suivent ou qui précèdent la date anniversaire de la délivrance du certificat, qui permet de s'assurer :

« i) Que la coque ou les superstructures n'ont pas subi de modifications de nature à influencer sur les calculs servant à déterminer la position de la ligne de charge ;

« ii) Que les installations et appareils pour la protection des ouvertures, les rambardes, les sabords de décharge et les moyens d'accès aux locaux de l'équipage sont en bon état d'entretien ;

« iii) Que les marques de franc-bord sont indiquées de manière correcte et permanente ;

« iv) Que les renseignements prescrits à la règle 10 sont fournis.

« 2. Les visites annuelles auxquelles il est fait référence à l'alinéa c du paragraphe 1 ci-dessus doivent être mentionnées sur le certificat international de franc-bord ou sur le certificat international d'exemption pour le franc-bord accordé à un navire exempté en vertu du paragraphe 2 de l'article 6 de la présente Convention. »

Article 16

Délivrance des certificats

Supprimer le paragraphe 4.

Article 17

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

Remplacer le titre par ce qui suit :

« Délivrance ou visa d'un certificat par un autre gouvernement »

Remplacer le texte actuel du paragraphe 1 par ce qui suit :
« 1. Un Gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Convention sont observées, il délivre au navire un certificat international de franc-bord ou en autorise la délivrance et, s'il y a lieu, appose un visa de prorogation sur ce certificat à bord du navire ou autorise l'apposition d'un tel visa, conformément aux dispositions de la présente Convention. »
Au paragraphe 4, supprimer « 1966 ».

Article 18 **Forme des certificats**

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :
« Les certificats sont établis conformément aux modèles qui figurent à l'Annexe III de la présente Convention. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues. »

Article 19 **Durée de validité des certificats**

Remplacer le titre actuel par ce qui suit :
« Durée et validité des certificats »

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :
« 1. Le Certificat international de franc-bord est délivré pour une période dont la durée est fixée par l'administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans.
« 2. a) Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1, lorsque la visite de renouvellement est effectuée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant ;
« b) Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant ;
« c) Lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.
« 3. Lorsqu'un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe 1, à condition que les visites annuelles spécifiées à l'article 14, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.
« 4. Si, après la visite de renouvellement prévue au paragraphe 1 b de l'article 14, il ne peut être délivré de nouveau certificat au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'agent ou l'organisme qui effectue la visite peut proroger la validité dudit certificat pour une période qui ne doit pas excéder cinq mois. Cette

prorogation est consignée sur le certificat et elle n'est accordée que si aucune modification de nature à effectuer le franc-bord n'a été apportée à la structure, aux équipements, aux aménagements, aux matériaux ou aux échantillons.

« 5. Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'administration peut proroger la validité de ce certificat. Toutefois, une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité, et ce uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

« 6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes du présent article, peut être prorogé par l'administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à partir de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

« 7. Dans certains cas particuliers déterminés par l'administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des paragraphes 2, 5 et 6. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période n'excédant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

« 8. Lorsqu'une visite annuelle est effectuée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié à l'article 14 :

« a) La date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée ;

« b) La visite annuelle suivante prescrite par l'article 14 doit avoir lieu aux intervalles stipulés par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;

« c) La date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre les visites prescrits par l'article 14 ne soient pas dépassés.

« 9. Le Certificat international de franc-bord cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

« a) Si la coque ou les superstructures du navire ont subi des modifications matérielles d'une importance telle qu'il devient nécessaire de lui assigner un franc-bord plus élevé ;

« b) Si les installations et dispositifs mentionnés au paragraphe 1 c de l'article 14 ne sont pas maintenus en état de fonctionner ;

« c) Si le certificat ne comporte pas de visa établissant que le navire a été soumis à la visite prévue au paragraphe 1 c de l'article 14 ;

« d) Si la résistance structurale du navire a été affaiblie au point que celui-ci ne présente plus la sécurité voulue.

« 10. a) La durée de validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré par une administration à un navire bénéficiant des dispositions du

paragraphe 2 de l'article 6 ne doit pas excéder cinq ans. Ce certificat est soumis à une procédure de renouvellement de visas, de prorogation et d'annulation semblable à celle prévue par le présent article pour le Certificat international de franc-bord ;
« b) La validité d'un Certificat international d'exemption pour le franc-bord délivré à un navire bénéficiant d'une exemption au titre du paragraphe 4 de l'article 6 est limitée à la durée du voyage isolé pour lequel ce certificat est délivré.
« 11. Tout certificat délivré à un navire par une administration cesse d'être valable si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. »

Article 21

Contrôle

Au paragraphe 1 c, remplacer « paragraphe 3 » par « paragraphe 9 ».

A N N E X E B

AMENDEMENTS ET ADJONCTIONS AUX ANNEXES DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE CHARGE

ANNEXE I

REGLES POUR LA DETERMINATION DES LIGNES DE CHARGE

Chapitre Ier

Généralités

Règle 1

Solidité de la coque

Dans le titre, remplacer les mots « Solidité de la coque » par les mots « Solidité du navire ».

Dans la première phrase de la règle, remplacer les mots « de la coque » par les mots « du navire ».

Règle 2

Application

Ajouter les nouveaux paragraphes 6 et 7 ci-après :
« 6. La règle 22, 2, et la règle 27 s'appliquent uniquement aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent à la date à laquelle le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge entre en vigueur ou après cette date.

« 7. Les navires neufs, autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe 6, doivent satisfaire soit à la règle 27 de la présente Convention (telle que modifiée), soit à la règle 27 de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (telle qu'adoptée le 5 avril 1966), selon la décision de l'administration. »

Règle 3

Définitions des termes utilisés dans les annexes

Remplacer le texte actuel du paragraphe 1 par ce qui suit :
« 1. Longueur. La longueur (L) est égale à 96 % de la longueur totale à la flottaison située à une distance au-dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille, mesuré depuis le dessus de quille, ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure. Lorsque l'étrave est de forme concave au-dessus de la flottaison située à une hauteur égale à 85 % du creux minimal sur quille, l'extrémité avant de la longueur totale et la face avant de l'étrave doivent l'une et l'autre être prises au niveau de la projection verticale sur cette flottaison de l'extrémité arrière de la partie concave de l'étrave (au-dessus de cette flottaison). Dans les navires conçus avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée est parallèle à la flottaison en charge prévue. »

Règle 5

Marque de franc-bord

Dans la dernière phrase de la règle, supprimer « figure 2 ».

Règle 9

Vérification des marques

La mention « 1966 » relative au Certificat international de franc-bord est supprimée.

Chapitre II

Conditions d'assignation du franc-bord

Règle 10

Renseignements à fournir aux capitaines

Remplacer le texte existant du paragraphe 2 par ce qui suit :

« 2. Tout navire qui n'est pas tenu, en vertu de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur, d'être soumis, après son achèvement, à un essai de stabilité doit :

« a) Etre soumis à un tel essai ; le déplacement réel du navire ainsi que la position de son centre de gravité sont alors déterminés pour le navire léger ;

« b) Mettre à la disposition du capitaine, sous une forme approuvée, tous les renseignements fiables dont celui-ci a besoin pour pouvoir obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans toutes les conditions pouvant se présenter en service normal ;

« c) Toujours avoir à bord les informations approuvées relatives à sa stabilité ainsi que les documents prouvant que ces informations ont été approuvées par l'administration ;

« d) Sous réserve de l'accord de l'administration, être dispensé après son achèvement d'un essai de stabilité, si l'on dispose des éléments de base de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi de manière jugée satisfaisante par l'administration que ces éléments de base permettent d'avoir des renseignements fiables en ce qui concerne la stabilité du navire. »

Règle 15

Ecoutes fermées par des panneaux mobiles et rendues étanches aux intempéries par des prélaris et des dispositifs à tringles

Dans la dernière phrase du paragraphe 5, ajouter le mot « linéaire » après « interpolation ».

Règle 22

Dalots, prises d'eau et décharges

A la quatrième ligne de la première phrase du paragraphe 1, insérer ce qui suit entre les mots « doivent » et « être » :

« , sous réserve des dispositions du paragraphe 2, ».
 Ajouter le paragraphe suivant au texte existant :
 « 2. Les dalots traversant le bordé extérieur à partir de superstructures fermées utilisées pour le transport de cargaisons ne sont autorisés que lorsque le livet du pont de franc-bord n'est pas immergé à un angle de gîte de 50 d'un bord ou de l'autre. Dans les autres cas, l'assèchement doit se faire vers l'intérieur du navire, conformément aux prescriptions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur. »
 Les paragraphes 2 à 5 existants deviennent les paragraphes 3 à 6.
 Dans le paragraphe 4 (Numérotation modifiée), remplacer « paragraphe 1 » par « paragraphe 2 ».

Dans la première phrase du paragraphe 6 (Numérotation modifiée), remplacer les mots « Tous les clapets et autres dispositifs fixés sur la coque » par les mots « Tous les dispositifs fixés sur la coque et les clapets ».

Règle 23 **Hublots**

Au paragraphe 2 de la règle, remplacer les mots « flottaison en charge » par les mots « ligne de charge d'été (ou la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée, s'il en a été assigné une) ».

Règle 24 **Sabords de décharge**

Dans la première phrase du paragraphe 2, remplacer les mots « section calculée » par les mots « section calculée de la manière prévue au paragraphe 1 de la présente règle ».

Dans la deuxième phrase du paragraphe 2, ajouter le mot « linéaire » après « interpolation ».

Chapitre III **Francs-bords**

Règle 27 **Types de navires**

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :
 « 1. Pour le calcul de franc-bord, les navires sont divisés en deux types "A" et "B".
 « Type "A"

« 2. Un navire du type "A" est un navire :
 « a) Qui est conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac ;
 « b) Dont le pont exposé a une très grande étanchéité et n'est pourvu que d'ouvertures d'accès de faibles dimensions aux compartiments à cargaison, ces ouvertures étant fermées par des panneaux en acier, ou en un matériau équivalent, munis de garnitures étanches à l'eau ;

« c) Dont les compartiments à cargaison chargés ont une faible perméabilité.
 « 3. Un navire du type "A" de plus de 150 mètres de longueur, auquel il a été assigné un franc-bord inférieur à celui prévu pour un navire du type "B", doit, lorsqu'il est

chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11, pouvoir résister à l'envahissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite d'une avarie définie au paragraphe 12 et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13. Dans un navire de ce type, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

« 4. On assigne à un navire du type "A" un franc-bord de base qui n'est pas inférieur à celui qui figure dans la table A de la règle 28.

« Type "B"

« 5. Tous les navires qui ne satisfont pas aux dispositions des paragraphes 2 et 3 applicables aux navires du type "A" sont considérés comme appartenant au type "B".

« 6. Aux navires du type "B" dont les panneaux d'écouilles situés dans des emplacements de la catégorie 1 sont conformes aux prescriptions de la règle 15, à l'exception toutefois du paragraphe 7 de ladite règle, il est assigné un franc-bord calculé d'après les valeurs indiquées à la table de base B de la règle 28 majorées des valeurs figurant au tableau suivant :

« Augmentation du franc-bord par rapport au franc-bord de base pour les navires du type "B" dont les panneaux d'écouille ne sont pas conformes à la règle 15, paragraphe 7, ou à la règle 16

*Vous pouvez consulter le tableau dans le JO
n° 25 du 30/01/20 1 page 1600 à 1612*

« Pour les longueurs intermédiaires, les francs-bords s'obtiennent par interpolation linéaire.

« Les francs-bords des navires d'une longueur supérieure à 200 mètres sont fixés par l'administration.

« 7. Aux navires du type "B" dont les écouilles situées dans les emplacements de la catégorie 1 sont munies de panneaux conformes aux prescriptions de la règle 15-7 ou de la règle 16, sauf dispositions contraires des paragraphes 8 à 13 inclus de la présente règle, il est assigné des francs-bords conformes à ceux de la table B de la règle 28

« 8. Aux navires du type "B", de plus de 10 mètres de longueur, il peut être assigné un franc-bord inférieur à celui prévu au paragraphe 7, à condition que l'administration considère que, compte tenu du montant de la réduction :

« a) Les mesures prises pour la protection de l'équipage sont satisfaisantes ;

« b) Les dispositifs de décharge sont adéquats ;

« c) Les écouilles situées dans les emplacements des catégories 1 et 2 sont pourvues de panneaux répondant aux dispositions de la règle 16 et sont suffisamment solides ; un soin spécial doit être apporté aux dispositions prises pour l'étanchéité et l'assujettissement

« d) Le navire pourra, lorsqu'il est chargé conformément aux prescriptions du paragraphe 11, résister à l'envahissement d'un ou de plusieurs compartiments quelconques, supposés perméables à 95 %, à la suite d'une avarie définie au paragraphe 12, et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant tel que défini au paragraphe 13. Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des

machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

« 9. Pour le calcul des francs-bords des navires du type "B" qui satisfont aux prescriptions des paragraphes 8, 11, 12 et 13, on ne diminue pas la valeur indiquée à la table B de la règle 28 de plus de 60 % de la différence des valeurs indiquées aux tables B et A pour les navires de la longueur considérée.

« 10. a) La diminution mentionnée au paragraphe 9 peut être augmentée jusqu'à concurrence de 100 % de la différence entre les valeurs indiquées aux tables B et A de la règle 28 si le navire satisfait aux prescriptions prévues :

« i) A la règle 26, à l'exception du paragraphe 4, comme s'il s'agissait d'un navire du type "A" ;

« ii) Aux paragraphes 8, 11 et 13 de la présente règle, et

« iii) Au paragraphe 12 de la présente règle, étant entendu que, sur la longueur du navire, l'une quelconque des cloisons transversales sera supposée endommagée, de telle sorte que deux compartiments adjacents dans le sens longitudinal soient envahis simultanément ; toutefois, cette avarie ne touchera pas les cloisons constituant les limites d'un compartiment de machines.

« b) Si le navire a plus de 150 mètres de longueur, la tranche des machines doit être traitée comme un compartiment envahissable, mais avec une perméabilité de 85 %.

« Etat initial de chargement

« 11. L'état initial de chargement avant envahissement est déterminé comme suit :

« a) Le navire est chargé à sa ligue de charge d'été et supposé sans assiette ;

« b) Dans le calcul de la hauteur du centre de gravité, on applique les principes suivants :

« i) Le navire transporte une cargaison homogène ;

« ii) Tous les compartiments à cargaison, sauf ceux qui sont mentionnés au sous-alinéa iii), mais y compris les compartiments destinés à être partiellement remplis, sont considérés comme entièrement remplis sauf dans le cas de cargaisons liquides où chaque compartiment est considéré comme rempli à 98 % ;

« iii) Si le navire est destiné à être exploité à sa ligne de charge d'été avec des compartiments vides, ces compartiments sont considérés comme vides à condition que la hauteur du centre de gravité ainsi calculée ne soit pas inférieure à celle obtenue en application du sous-alinéa ii) ;

« iv) On considère comme remplis à 50 % de leur capacité totale toutes les citernes et tous les espaces équipés pour contenir des liquides et approvisionnements consommables au cours du transport. On suppose que, pour chaque type de liquide, une paire de citernes latérales au moins ou une seule citerne axiale présente une carène liquide maximale et l'on choisit la citerne ou la combinaison de citernes dont l'effet des carènes liquides est le plus important ; dans chaque citerne, le centre de gravité du contenu est considéré comme étant au centre de la citerne. Les autres citernes sont supposées entièrement vides ou entièrement remplies et la répartition des liquides consommables au cours du transport entre ces citernes est effectuée de façon à obtenir la plus grande hauteur possible du centre de gravité au-dessus de la quille ;

« v) Il est tenu compte de l'effet maximal des carènes liquides à un angle de gîte de

50 au plus dans chaque compartiment contenant des liquides, conformément aux dispositions du sous-alinéa ii), exception faite des compartiments contenant des liquides consommables au cours du transport, conformément aux dispositions du sous-alinéa iv)

1. ;

« On peut également utiliser l'effet réel des carènes liquides, à condition que les méthodes de calcul retenues soient acceptées par l'administration ;

« vi) Les poids sont calculés sur la base des valeurs suivantes pour les poids spécifiques :

« - eau salée : 1,025 ;

« - eau douce : 1,00 ;

« - fuel oil : 0,950 ;

« - huile diesel : 0,900 ;

« - huile de graissage : 0,900.

« Hypothèses relatives aux avaries

« 12. En ce qui concerne la nature des avaries, on adopte les hypothèses suivantes :

« a) Dans tous les cas, l'avarie s'étend verticalement depuis la ligne de référence sans limitation vers le haut ;

« b) L'étendue transversale de l'avarie est égale à la plus petite des deux valeurs : B/5 ou 11,5 mètres ; elle est mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement au plan longitudinal axial, au niveau de la ligne de charge d'été ;

« c) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle spécifiée au alinéas a et b entraîne des conditions plus sévères, cette avarie réduite est adoptée comme hypothèse ;

« d) Sauf dispositions contraires prévues à l'alinéa a du paragraphe 10, l'envahissement est limité à un seul compartiment situé entre des cloisons transversales adjacentes, à condition que la limite longitudinale du compartiment vers l'axe du navire ne soit pas située à l'intérieur des limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique. Les cloisons transversales constituant les limites des citernes latérales, qui ne s'étendent pas sur toute la largeur du navire, sont supposées ne pas être endommagées, à condition qu'elles aient une longueur supérieure à l'étendue transversale de l'avarie définie à l'alinéa b. Si une cloison transversale présente des baïonnettes ou des niches de moins de 3 mètres de longueur et situées à l'intérieur des limites de l'avarie définie à l'alinéa b, on peut considérer cette cloison transversale comme intacte et les compartiments adjacents peuvent être envahissables isolément. Si toutefois, dans les limites de l'avarie hypothétique, une cloison transversale présente une baïonnette ou une niche de plus de trois mètres de longueur, les deux compartiments adjacents à cette cloison sont considérés comme envahis. Aux fins de la présente règle, la baïonnette formée par la cloison du coqueron arrière et le plafond de la citerne du coqueron arrière n'est pas considérée comme une baïonnette ;

« e) Si une cloison transversale principale est située dans les limites de l'étendue transversale de l'avarie hypothétique et présente une niche de plus de trois mètres de longueur au droit d'un double fond ou d'une citerne latérale, le double fond ou les citernes latérales contigus à la partie de la cloison transversale principale qui

présente une niche sont considérés comme envahis simultanément. Si cette citerne latérale possède des orifices de communication avec une ou plusieurs cales, tels que des orifices d'alimentation en grain, celles-ci sont également considérées comme envahies simultanément. De même, si à bord d'un navire destiné au transport de cargaisons liquides une citerne latérale possède des orifices de communication avec des compartiments adjacents, ceux-ci sont considérés comme vides et envahis simultanément. Cette disposition s'applique même si ces orifices sont munis de dispositifs de fermeture, sauf lorsqu'il s'agit de vannes à glissière installées sur les cloisons qui séparent des citernes et actionnées depuis le pont. Les couvercles de trous d'homme munis de boulons à intervalles rapprochés sont considérés comme équivalent à une cloison sans orifice, sauf dans le cas d'orifices ménagés dans les citernes latérales supérieures leur permettant de communiquer avec les cales ;

« f) Lorsque l'envahissement de deux compartiments quelconques adjacents dans le sens longitudinal est envisagé, la distance qui sépare les cloisons principales transversales étanches à l'eau doit être d'au moins $\frac{1}{2} L \frac{2}{3}$ ou 14,5 mètres, si cette dernière valeur est inférieure, pour que ces cloisons puissent être considérées comme efficaces. Lorsque des cloisons transversales sont séparées par une distance inférieure, on suppose qu'une ou plusieurs de ces cloisons n'existent pas pour obtenir la distance minimale entre les cloisons.

« Etat d'équilibre

« 13. L'état d'équilibre après envahissement est jugé satisfaisant :

« a) Si la flottaison finale après envahissement, compte tenu de l'enfoncement, de la gîte et de l'assiette, est située au-dessous du can inférieur de toutes les ouvertures par lesquelles un envahissement progressif des fonds pourrait se produire. Parmi ces ouvertures, on comprend les tuyaux de dégagement d'air, les manches à air et les ouvertures qui sont fermées au moyen de portes étanches aux intempéries (même si elles sont conformes aux dispositions de la règle 12) ou de panneaux d'écouilles (même s'ils sont conformes aux dispositions de la règle 16 ou de la règle 19.4). On peut exclure les ouvertures fermées au moyen de couvercles de trous d'homme et de bouchons à plat pont (conformes aux dispositions de la règle 18), de panneaux d'écouilles de chargement du type décrit à la règle 27.2, de portes à glissières étanches à l'eau commandées à distance et de hublots de type fixe (conformes aux dispositions de la règle 23). Toutefois, dans les cas des portes séparant un local de machines principales d'un compartiment de l'appareil à gouverner, les portes étanches à l'eau peuvent être d'un type à charnières à fermeture rapide qui est maintenu fermé en mer lorsque les portes ne sont pas utilisées, à condition que le seuil inférieur de ces portes se trouve au-dessus de la ligne de charge d'été ;

« b) Si, lorsque des tuyauteries, des conduits ou des tunnels sont situés dans les limites de l'avarie définie au paragraphe 12 b, des dispositions sont prises afin d'éviter qu'un envahissement progressif ne s'étende par leur intermédiaire à d'autres compartiments que ceux supposés envahissables dans les calculs effectués pour chaque cas d'avarie ;

« c) Si l'angle de gîte résultant d'un envahissement asymétrique ne dépasse pas 15 degrés. Un angle de gîte de 17 degrés peut être accepté si aucune partie du pont n'est immergée ;

« d) Si la distance métacentrique après envahissement est positive ;

« e) Si une partie quelconque du pont située en dehors du compartiment supposé envahi dans un cas particulier d'avarie est immergée ou si l'on a des doutes quant à la

marge de stabilité après envahissement, auquel cas la stabilité résiduelle doit être étudiée. Elle peut être considérée comme suffisante si l'arc de la courbe des bras de levier de redressement mesure au moins 20 degrés à partir de la position d'équilibre et si le bras de levier de redressement maximal est égal à 0,1 mètre au moins à l'intérieur de cet arc. L'aire sous-entendue par cet arc de la courbe des bras de levier de redressement ne doit pas être inférieure à 0,0175 m.rad. L'administration tient compte du risque présenté par les ouvertures protégées ou non protégées qui peuvent être temporairement immergées dans les limites de l'arc de stabilité résiduelle ;

« f) Si l'administration est convaincue que la stabilité est suffisante pendant les phases intermédiaires de l'envahissement.

« Navires dépourvus de moyens de propulsion

« 14. Le franc-bord d'une allège, d'une barge ou de tout autre navire dépourvu de moyens de propulsion autonome doit être conforme aux dispositions des présentes règles. Aux barges qui satisfont aux prescriptions des paragraphes 2 et 3, il peut être assigné des francs-bords conformes à ceux des navires du type "A".

« a) L'administration devrait examiner en particulier la stabilité des barges transportant des cargaisons sur le pont découvert. Des cargaisons en pontée ne peuvent être transportées que sur des barges auxquelles il est assigné un franc-bord normal conforme à celui des navires du type "B".

« b) Toutefois, les règles 25, 26.2, 26.3 et 39 ne s'appliquent pas aux barges sans personnel.

« c) Si elles n'ont que des petites ouvertures d'accès sur le pont de franc-bord fermées par des panneaux étanches à l'eau en acier ou en matériau équivalent et munis de garnitures étanches à l'eau, ces barges sans personnel peuvent se voir assigner des francs-bords inférieurs de 25 % à ceux qui sont calculés conformément aux présentes règles. »

Règle 37

Déduction pour superstructures et trunks

Au paragraphe 2, dans les notes figurant au bas des deux tableaux pour les navires des types « A » et « E », ajouter les mots « et de trunks » après les mots « superstructures ».

Règle 38

Tonture

Au paragraphe 12, dans la définition de « y », remplacer les mots « l'extrémité de la ligne de tonture » par « la perpendiculaire arrière ou avant ».

Règle 40

Francs-bords minimaux

Dans la première phrase du paragraphe 4, remplacer les mots « paragraphe 1 » par les mots « paragraphe 3 ».

Chapitre IV

Prescriptions particulières aux navires auxquels

est assigné un franc-bord pour le transport de bois en pontée

**Règle 44
Arrimage**

Remplacer le texte actuel par ce qui suit :

« Généralités

« 1. Les ouvertures dans le pont exposé sur lesquelles la pontée est arrimée doivent être soigneusement fermées et assujetties.

« Les manches à air et les conduites d'aération doivent être efficacement protégées.

« 2. Les chargements de bois en pontée doivent s'étendre au moins sur toute la longueur disponible, c'est-à-dire la longueur totale du ou des puits entre superstructures.

« S'il n'y a pas de superstructures à l'extrémité arrière, la pontée doit s'étendre au moins jusqu'à l'extrémité arrière de l'écouille située le plus en arrière.

« Le chargement de bois en pontée doit s'étendre transversalement aussi près que possible du bordé du navire compte tenu de la marge nécessaire pour les obstacles tels que rambardes, jambettes de pavois, montants, accès du pilote, etc., sous réserve que l'interstice ainsi créé à la muraille du navire ne dépasse pas 4 % de la largeur du navire. La pontée doit être arrimée aussi solidement que possible au moins jusqu'à une hauteur égale à la hauteur normale d'une superstructure autre qu'une demi-dunette.

« 3. A bord d'un navire naviguant en hiver dans une zone d'hiver périodique, la hauteur de la pontée au-dessus du pont exposé ne doit pas dépasser un tiers de la plus grande largeur du navire.

« 4. Le chargement de bois en pontée doit être arrimé de façon compacte, saisi et assujetti. Il ne doit gêner en aucune façon la navigation et l'exploitation du navire.

« Montants

« 5. Lorsque la nature du bois exige l'installation de montants, ces derniers doivent avoir une résistance appropriée compte tenu de la largeur du navire ; la résistance des montants ne doit pas être supérieure à la résistance du pavois et leur écartement doit être en rapport avec la longueur et le type du bois transporté, mais ne doit pas dépasser trois mètres. De robustes cornières ou des sabots métalliques ou tout autre dispositif aussi efficace doivent être prévus pour maintenir les montants.

« Saisines

« 6. La pontée doit être efficacement fixée sur toute sa longueur par un système de saisines jugé satisfaisant par l'administration compte tenu du type de bois transporté. Il convient de se reporter au Recueil des règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée, adopté initialement par l'Organisation dans la résolution A. 287 (VIII) et modifié par le Comité de la sécurité maritime, à sa trente-neuvième session.

« Stabilité

« 7. Une marge suffisante de stabilité doit être prévue pour tous les stades du voyage, compte tenu des augmentations de poids, telles que celles qui résultent d'une absorption d'eau par la cargaison et du givrage, le cas échéant, ainsi que des pertes de poids provenant de la consommation du combustible et des approvisionnements. Il convient de se reporter au Recueil des règles pratiques pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée, adopté initialement par l'Organisation

dans la résolution A.287 (VIII) et modifié par le Comité de la sécurité maritime, à sa trente-neuvième session.

« Protection de l'équipage,
accès à la tranche des machines, etc.

« 8. En sus des prescriptions de la règle 25.5, des garde-corps ou des filières de sécurité dont l'écartement vertical ne doit pas dépasser 350 millimètres doivent être installés de chaque côté du pont de cargaison jusqu'à une hauteur d'au moins un mètre au-dessus de la cargaison.

« De plus, on doit prévoir, aussi près que possible de l'axe du navire, une filière de sécurité, de préférence un film métallique qui soit bien tendu à l'aide d'un dispositif de ridage. Les chandeliers de toutes les rambardes et filières doivent être espacés de manière à éviter tout affaissement excessif. Lorsque la cargaison n'est pas plane, un passage sûr d'au moins 600 millimètres de largeur doit être aménagé au-dessus de la cargaison et assujéti solidement sous la filière ou à côté de celle-ci.

« 9. Lorsque les prescriptions énoncées au paragraphe 8 ne peuvent être appliquées, un système jugé satisfaisant par l'Administration doit être utilisé à la place.

« Appareils à gouverner

« 10. Les appareils à gouverner doivent être efficacement protégés contre tout dommage provoqué par la cargaison et être accessibles dans toute la mesure du possible. Des dispositions efficaces doivent être prises pour permettre de gouverner en cas d'avarie des appareils à gouverner principaux. »

Règle 45

Calcul du franc-bord

Au paragraphe 5, après « en pontée », ajouter une virgule et les mots « ou par application des prescriptions de la règle 40.8, à partir du tirant d'eau d'été pour transport de bois, mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de charge d'été pour transport de bois en pontée. »

ANNEXE II

ZONES, REGIONS ET PERIODES SAISONNIERES

Règle 46

Zones et régions périodiques d'hiver de l'hémisphère Nord

Remplacer la dernière phrase du paragraphe 1 b par ce qui suit :
« Sont exclues de cette zone la zone périodique d'hiver I de l'Atlantique Nord, la région périodique d'hiver de l'Atlantique Nord et la partie de la mer Baltique située au-delà du parallèle du Skaw dans le Skagerrak. Les îles Shetland sont considérées comme étant à la limite des zones périodiques d'hiver I et II de l'Atlantique Nord.

«	Périodes	saisonnières	:
«	Hiver	: 1er novembre-31 mars	:
« Eté : 1er avril-31 octobre. »			

Règle 47

Zone périodique d'hiver de l'hémisphère Sud

A la fin de la règle, remplacer les mots « jusqu'à la côte ouest du continent américain » par les mots « jusqu'au point de latitude 33° S et de longitude 79° W ; la

loxodromie jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W ; la loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloé, au point de latitude 41° 47' S et de longitude 73° 53' W ; les côtes Nord, Est et Sud de l'île de Chiloé jusqu'au point de latitude 43° 20' S et de longitude 74° 20' W ; le méridien 74° 20' W jusqu'au parallèle 45° 45' S, y compris la zone côtière des chenaux de Chiloé allant du méridien 74° 20' W vers l'Est.

Règle 48 **Zone tropicale**

A la fin du premier alinéa du paragraphe 2, remplacer les mots « la loxodromie jusqu'à la côte Ouest du continent américain au point de latitude 30° S » par les mots « la loxodromie jusqu'au point de latitude 32° 47' S et de longitude 72° W ; le parallèle 32° 47' S jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud ». Au deuxième alinéa du paragraphe 2, remplacer le nom « Coquimbo » par « Valparaiso ».

Règle 49 **Régions périodiques tropicales**

Au paragraphe 4 b, remplacer les mots « méridien 120° E et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie » par les mots « au méridien 114° E et ce méridien jusqu'à la côte de l'Australie ».

Carte des zones permanentes et périodiques

Lorsqu'ils désignent la région située le long de la côte Est des Etats-Unis, remplacer les mots « zone périodique d'hiver » par « région périodique d'hiver ». Dans la note, remplacer le mot « occidentale » par « orientale ». Déplacer la limite de la zone périodique tropicale sur la côte de l'Australie du méridien 120° E au méridien 114° E. Supprimer la limite méridionale de la zone d'été située à l'Est du point de latitude 33° S et de longitude 79° W jusqu'à la côte Ouest du continent américain. Insérer une loxodromie du point de latitude 33° S et de longitude 79° W jusqu'au point de latitude 41° S et de longitude 75° W ; insérer ensuite une loxodromie jusqu'au phare de Punta Corona sur l'île de Chiloé, au point de latitude 41° 47' S et de longitude 73° 53' W ; à partir de ce point, les côtes Nord, Est et Sud de l'île de Chiloé constituent la limite jusqu'au point de latitude 43° 20' S et de longitude 74° 20' W ; suivre le méridien de longitude 74° 20' W jusqu'au parallèle 45° 45' S, puis ce parallèle jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud. Supprimer sur la ligne qui marque la limite méridionale de la zone tropicale la loxodromie du point de latitude 26° S et de longitude 75° W jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud à une latitude de 30° S. Insérer une loxodromie du point de latitude 26° S et de longitude 75° W jusqu'au point de latitude 32° 47' S et de longitude 72° W, puis le parallèle 32° 47' S jusqu'à la côte Ouest de l'Amérique du Sud.

ANNEXE III CERTIFICATS

Remplacer les modèles actuels de Certificat international de franc-bord (1966) et de Certificat international d'exemption pour le franc-bord par ce qui suit :

MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE FRANC-BORD

(Cachet officiel) (Etat)
Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité du Gouvernement :

(Nom de l'Etat)

Par
(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire (1) :

Nom du navire.....

Numéro ou lettres distinctifs.....

Port d'immatriculation.....

Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2-8 (en mètres).....

Numéro OMI (2).....

Franc-bord assigné à titre de (3) :

Navire neuf ;

Navire existant ;

Type de navire (3) :

Type « A » ;

Type « B » ;

Type « B » à franc-bord réduit ;

Type « B » à franc-bord augmenté.

Franc-bord mesuré à partir de la ligne de pont (en mm) (4)

Tropical..... (T) ;

Été..... (E) ;

Hiver..... (H) ;

Hiver dans l'Atlantique Nord..... (HAN) ;

Bois tropical..... (BT) ;

Bois été..... (BE) ;

Bois hiver..... (BH) ;

Bois hiver dans l'Atlantique Nord..... (BHAN). Emplacement de la ligne de

charge (4)[[=]].....

mm au-dessus de (E) ; Le bord supérieur de la ligne passant par le centre de l'anneau

.....mm au-dessous de (E) ;mm au-dessous de (E)

.....mm au-dessous de (BE) ;mm au-dessous de (E)

;.....mm au-dessous de (BE) ;.....

mm au-dessous de (BE).

Réduction en eau douce pour tous les francs-bords autres que les francs-bords pour transport de bois..... mm.

Pour tous les francs-bords pour transport de bois..... mm.

Le bord supérieur de la marque de la ligne de pont à partir de laquelle ces francs-bords sont mesurés se trouve à..... mm du pont..... en abord.

*Vous pouvez consulter le cliché dans le JO
n° 25 du 30/01/20 page 1600 à 1612*

Il est certifié :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 14 de la Convention.

2. Qu'à la suite de cette visite il a été constaté que les francs-bords ci-dessus ont été assignés et les lignes de charge ci-dessus marquées conformément aux dispositions de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au (5).....
sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14-1 c de la Convention.

Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le.....

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent

autorisé qui délivre le certificat)

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

NOTES

1. Lorsqu'un navire part d'un port situé sur une rivière ou dans des eaux intérieures, il est permis d'augmenter son chargement d'une quantité correspondant au poids du combustible et de toute autre matière consommable nécessaire à ses besoins pendant le trajet entre le point de départ et la mer.

2. Quand un navire se déplace en eau douce de densité égale à un, la ligne de charge appropriée peut être immergée à une profondeur correspondant à la correction pour eau douce indiquée ci-dessus. Quand la densité de l'eau n'est pas égale à un, la correction est proportionnelle à la différence entre 1,025 et la densité réelle.

Attestation de visites annuelles

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14-1 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Visite : annuelle
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

Visite : annuelle
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

Visite : annuelle
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

Visite : annuelle
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :
Date :
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)
Visite annuelle effectuée conformément à l'article 19-8 c

Il est certifié que, lors d'une visite effectuée conformément à l'article 19-8 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :
Date :

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

Visa de prorogation du certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans,
en cas d'application de l'article 19-3

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent
certificat, conformément à l'article 19-3 de la Convention, est accepté comme valable
jusqu'au.....

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visa de prorogation du certificat, après achèvement de la visite
de renouvellement et en cas d'application de l'article 19-4

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent
certificat, conformément à l'article 19-4 de la Convention, est accepté comme valable
jusqu'au.....

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visa de prorogation du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite
ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19-5 ou 19-6
Le présent certificat, conformément à l'article 19-5/19-6 (3) de la Convention, est
accepté comme valable jusqu'au.....

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

Visa pour l'avancement de la date anniversaire
en cas d'application de l'article 19-8

Conformément à l'article 19-8 de la Convention, la nouvelle date anniversaire est
fixée au

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

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

- (1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans les cases.
- (2) Conformément à la résolution A. 600 (15) intitulée Système de numéros OMI d'identification des navires, ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.
- (3) Rayer les mentions inutiles.
- (4) Les francs-bords et les lignes de charge qui ne sont pas applicables n'ont pas à être indiqués sur le certificat. Les lignes de charge de compartimentage peuvent être indiquées sur le certificat à titre facultatif.
- (5) Indiquer la date d'expiration fixée par l'administration conformément à l'article 19-1 de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2-9 de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19-8.

MODELE DE CERTIFICAT INTERNATIONAL
D'EXEMPTION POUR LE FRANC-BORD
Certificat international
d'exemption pour le franc-bord

(Cachet officiel) (Etat)
Délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les
lignes de charge, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, sous l'autorité
du Gouvernement :

(Nom de l'Etat)

Par :
(Personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire :
Nom du navire :
Numéro ou lettres distinctifs :
Port d'immatriculation :
Longueur (L) mesurée conformément à l'article 2-8 (en mètres) :
Numéro OMI (2) :
Il est certifié :

Que le navire est exempté, en vertu de l'article 6-2/article 6-4 (3) de la Convention
susvisée, de l'application des dispositions de la Convention. Les dispositions de la
Convention dont le navire est exempté en vertu de l'article 6-2 sont les suivantes
:

Le voyage pour lequel l'exemption est accordée en vertu de l'article 6-4 est le suivant
:

De :
A : Conditions, s'il en existe, auxquelles l'exemption est accordée en
vertu de l'article 6-2 ou de l'article 6-4 :

Le présent certificat est valable jusqu'au (4).....
sous réserve des visites annuelles prévues à l'article 14-1 c de la Convention.
Délivré à

(Lieu de délivrance du certificat)

Le.....

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent
autorisé qui délivre le certificat)

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

Attestation de visites annuelles

Il est certifié que, lors d'une visite annuelle prescrite par l'article 14-1 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

la :
Visite annuelle

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

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

Visite :
Visite annuelle

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

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

Visite :
Visite annuelle

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

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

Visite :
Visite annuelle

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)
Visite annuelle effectuée conformément à l'article 19-8 c

Il est certifié que, lors d'une visite effectuée conformément à l'article 19-8 c de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

Visa de prorogation du certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à cinq ans,
en cas d'application de l'article 19-3
Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent
certificat, conformément à l'article 19-3 de la Convention, est accepté comme valable
jusqu'au.....
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :
Date :
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)
Visa de prorogation du certificat, après achèvement de la visite
de renouvellement et en cas d'application de l'article 19-4.

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes de la Convention et le présent
certificat, conformément à l'article 19-4 de la Convention, est accepté comme valable
jusqu'au.....
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

Visa de prorogation du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite
ou pour une période de grâce en cas d'application de l'article 19-5 ou 19-6
Le présent certificat, conformément à l'article 19-5/19-6 (3) de la Convention, est
accepté comme valable jusqu'au.....
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :
Date :
(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)
Visa pour l'avancement de la date anniversaire
en cas d'application de l'article 19-8

Conformément à l'article 19-8 de la Convention, la nouvelle date anniversaire est
fixée au
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

Conformément à l'article 19-8 de la Convention, la nouvelle date anniversaire est
fixée au
Signé :
(Signature de l'agent autorisé)

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

- (1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans les cases.
- (2) Conformément à la résolution A. 600 (15) intitulée Système de numéros OMI d'identification des navires, ce renseignement peut être indiqué à titre facultatif.
- (3) Rayer les mentions inutiles.
- (4) Indiquer la date d'expiration fixée par l'administration conformément à l'article 19-1 de la Convention. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire telle que définie à l'article 2-9 de la Convention, sauf si cette dernière date est modifiée en application de l'article 19-8.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

ASSEMBLEE NATIONALE

XIII^{ème} LEGISLATURE

SESSION ORDINAIRE UNIQUE 2017-2018

RAPPORT

FAIT AU NOM DE

**L'INTERCOMMISSION CONSTITUEE PAR LA COMMISSION DES
AFFAIRES ETRANGERES, DE L'UNION AFRICAINE ET DES
SENEGALAIS DE L'EXTERIEUR ET LA COMMISSION DES LOIS,
DE LA DECENTRALISATION, DU TRAVAIL**

ET DES DROITS HUMAINS

SUR

**LE PROJET DE LOI N° 26/2017 AUTORISANT LE
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE À RATIFIER LE
PROTOCOLE RELATIF À LA CONVENTION
INTERNATIONALE DE 1966 SUR LES LIGNES DE
CHARGE, SIGNÉ À LONDRES, LE 11 NOVEMBRE 1988**

PAR

M. DEMBA BABEL SOW

RAPPORTEUR

Monsieur le Président,

Messieurs les Ministres,

Chers Collègues,

L'Intercommission, constituée par la Commission des Affaires étrangères, de l'Union africaine et des Sénégalais de l'Extérieur et la Commission des Lois, de la Décentralisation, du Travail et des Droits humains, s'est réunie le lundi 12 février 2018, sous la présidence de Monsieur Pape Sagna MBAYE, Président de la Commission des Affaires étrangères, de l'Union africaine et des Sénégalais de l'Extérieur, à l'effet d'examiner le projet de loi n°26/2017 autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988.

Le Gouvernement était représenté par Monsieur Sidiki KABA, Ministre des Affaires étrangères et des Sénégalais de l'Extérieur, entouré de ses collaborateurs.

Ouvrant la séance, Monsieur le Président a souhaité la bienvenue à Monsieur le Ministre et à la délégation qui l'accompagne. Il lui a ensuite donné la parole pour la présentation du projet de loi.

A l'entame de son propos, Monsieur le Ministre a félicité Monsieur le Président et vos Commissaires pour leur disponibilité.

Dans sa note de présentation, Monsieur le Ministre a fait savoir que la Convention internationale signée à Londres, le 05 avril 1966, relative aux lignes de charge, a contribué à améliorer considérablement la sécurité des navires et des biens en mer, ainsi que la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires.

Toutefois, il a été reconnu, après vingt-deux (22) ans de mise en œuvre, la nécessité d'améliorer encore les dispositions techniques de ladite convention. Ainsi, il a été jugé utile d'y introduire des dispositions de sécurisation des navires, des personnes et des biens en matière de visites et de délivrance des certificats, en harmonie avec les dispositions correspondantes d'autres instruments internationaux. C'est à ce titre qu'a été conclu, le 11 novembre 1988, à Londres un Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge.

Il est précisé que les dispositions du présent Protocole s'étendent également aux navires battant pavillon d'un Etat tiers pour ne pas leur accorder de conditions plus favorables.

Le Protocole contient 21 articles et 03 annexes. Au titre des dispositions transitoires, il est établi que tout certificat international de franc-bord en cours de validité à l'entrée en vigueur pour un navire autorisé à battre pavillon reste valable jusqu'à sa date d'expiration.

Il est en outre stipulé que toute Partie au présent Protocole ne doit pas délivrer de certificat, en application et en conformité avec les prescriptions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle qu'adoptée le 05 avril 1966.

L'adhésion au Protocole intervient après la signature du document au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI), sis à Londres.

L'entrée en vigueur du Protocole obéit à deux conditions dont la première marque le début de son application et la seconde réservée aux adhésions futures.

La première condition exige la signature de quinze (15) Etats dont les flottes marchandes représentent au total 50% de tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce.

La seconde condition prescrit la souscription au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Ainsi, l'entrée en vigueur devient effective douze (12) mois après la satisfaction à ces deux conditions.

Satisfaits de la présentation faite par Monsieur le Ministre, vos Commissaires ont adopté, à l'unanimité et sans débat, le projet de loi n°26/2017 autorisant le Président de la République à ratifier le Protocole relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, signé à Londres, le 11 novembre 1988. Ils vous demandent d'en faire autant, s'il ne soulève, de votre part, aucune objection majeure.