

(N. 997)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**
(SFORZA)

di concerto col **Ministro della Difesa**
(PACCIARDI)

col **Ministro della Marina Mercantile**
(SIMONINI)

col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**
(SPATARO)

e col **Ministro del Tesoro**
(PELLA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 APRILE 1950

Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948.

ONOREVOLI SENATORI. — Alla Conferenza internazionale di Londra del 1948 per la salvaguardia della vita umana in mare inaugurata il 23 aprile 1948 e terminata il 10 giugno successivo l'Italia ha partecipato con una sua Delegazione.

Alla Conferenza hanno preso parte trenta Delegazioni, in rappresentanza di altrettanti Paesi, osservatori di altri quattro Paesi e di sette Organizzazioni internazionali.

Essa si è chiusa con la firma di una nuova Convenzione.

La struttura formale di tale Convenzione risulta alquanto modificata rispetto a quella del 1929: tutte le norme di carattere tecnico sono state infatti riunite nel « Regolamento » (che ha lo stesso valore ed entra in vigore contemporaneamente alla Convenzione) mentre la Convenzione vera e propria è costituita da quindici articoli soltanto.

Le principali innovazioni concordate a Londra riguardano: la designazione dell'I.M.C.O. (International Maritime Consultative Organisation) quale organo di coordinamento e colle-

gamento per l'applicazione della Convenzione, e l'istituzione di un sistema di sospensione di alcune clausole in caso di guerra o di emergenza.

Presso l'I. M. C. O. dovranno essere depositate le ratifiche e le denunce; inoltre l'Organizzazione dovrà curare la raccolta delle comunicazioni dei Paesi contraenti relative all'emanazione di leggi e altri provvedimenti e alla stipulazione di Accordi connessi con la materia della Convenzione e redistribuire tali comunicazioni a tutti gli altri Paesi contraenti. Fin'ora queste funzioni erano devolute al Governo britannico.

L'entrata in vigore della nuova Convenzione è stata fissata per il 1° gennaio 1951, purché non meno di quindici Paesi — sette dei quali dovranno possedere almeno un milione di tonnellate di naviglio ciascuno — abbiano depositato la loro ratifica per lo meno dodici mesi prima di quella data. Ove quest'ultima condizione non si verificasse, la Convenzione entrerà in vigore dodici mesi dopo il deposito dell'ultima delle ratifiche anzidette.

La nuova Convenzione si applica non soltanto alle navi da passeggeri, ma anche a quelle da carico, che nel 1929 erano prese in considerazione solo per alcune prescrizioni in materia di radio e di sicurezza della navigazione.

Diverse innovazioni sono state in essa introdotte e alcune di notevole importanza.

Per quanto riguarda la compartimentazione con paratie stagne, è stato accolto il punto di vista britannico e americano di aumentarne la severità per le navi da passeggeri adibite a viaggi brevi che non abbiano posti nelle imbarcazioni per tutte le persone trasportate (caso tipico: navi in servizio nella Marina fra i porti inglesi e francesi); per le altre navi il sistema di compartimentazione è rimasto in massima quale era prescritto dalla Convenzione del 1929.

In materia di stabilità la vecchia Convenzione si limitava a prescrivere l'esecuzione delle prove e la determinazione dei relativi elementi. Nel corso della recente Conferenza sono state invece stabilite norme più particolareggiate, intese ad accertare che la nave, in caso di avaria e di allagamento simmetrico od asimmetrico, soddisfi a determinate condizioni di stabilità.

Sono state accolte le proposte italiane concernenti alcuni dettagli di costruzione: sostituzione delle porte a cataratta, che avevano dato cattivo risultato con porte a cerniera, e sostituzione degli oblò di tipo apribile situati sotto il ponte delle paratie con altri dei quali possa essere impedita l'apertura.

La nuova Convenzione prescrive, per tutti i locali sotto il ponte delle paratie, vie di fuga che non richiedano l'attraversamento di porte stagne. La nuova prescrizione è più vasta di quella del 1929 — che era limitata ai soli locali di servizio dell'equipaggio — ed è conforme a quanto richiede, fin dal 1932, il nostro Regolamento di sicurezza.

Un completo rifacimento, soprattutto per iniziativa degli Stati Uniti, hanno subito le norme relative alla protezione contro gli incendi, che risultano molto più dettagliate e severe che nel 1929.

Una parte delle nuove prescrizioni, e cioè quella concernente la protezione contro il fuoco, si applica solo alle navi che trasportano più di 36 passeggeri mentre le norme che regolano la segnalazione e l'estinzione degli incendi sono estese a tutte le navi da passeggeri e da carico.

La nuova Convenzione distingue le paratie tagliafuoco in principali (tipo A), capaci di resistere al fuoco per un'ora, e secondarie (tipo B), capaci di resistervi per mezz'ora.

La suddivisione dello scafo in tronchi principali a mezzo di paratie verticali di tipo « A » ad intervalli di un massimo di 40 metri già prescritti dalla Convenzione del 1929, è stata mantenuta, ma sono state introdotte altre regole che completano tre metodi di protezione contro il fuoco, fra i quali è ammessa la scelta:

1° compartimentazione molto severa, a mezzo di paratie di tipo « B », nell'interno dei tronchi principali. Non è richiesto alcun impianto di avvisatori o estintori automatici;

2° installazione di polverizzatori d'acqua, (« sprinklers ») per la segnalazione e l'estinzione automatica del fuoco. Non sono richiesti compartimenti di tipo « B » all'interno dei tronchi principali;

3° costruzione di paratie « A » e « B » all'interno di ogni tronco principale, combinate con l'impianto di un sistema di avvisa-

tori automatici d'incendio e con la riduzione al minimo dell'impiego di materiali combustibili, senza obbligo di impianto di polverizzatori d'acqua automatici.

Una serie di regole è stata poi stabilita per una materia quasi del tutto ignorata dalla Convenzione del 1929; quella degli impianti elettrici di bordo. Questi dovranno essere tali da assicurare i servizi essenziali per la sicurezza in condizioni di emergenza, e avere caratteristiche che garantiscano la nave e le persone da infortuni causati dalla corrente elettrica (divieto di impianti unipolari, protezione contro gl'incendi, ecc.).

Ogni nave nella quale l'energia elettrica sia il solo mezzo atto ad assicurare i servizi ausiliari indispensabili per la propulsione e la sicurezza, dovrà essere provvista di almeno due gruppi elettrogeni, ciascuno di potenza sufficiente a permettere il funzionamento di predetti servizi.

Una fonte autonoma di energia elettrica, di emergenza, è infine prevista per tutte le navi da passeggeri: essa dovrà essere sistemata al disopra del ponte delle paratie e dovrà essere capace di alimentare per 36 ore i servizi essenziali di sicurezza, con particolare riguardo alla illuminazione di soccorso.

La Convenzione (quella nuova come quella del 1929) si applica solo alle navi che compiono viaggi «internazionali», cioè tra un porto di un Paese contraente e un porto situato al di fuori del suo territorio metropolitano: e ciò in quanto si presume che ogni Amministrazione provveda per proprio conto a dettare norme per le navi che compiono viaggi esclusivamente «nazionali».

La nuova Convenzione si discosta dalla vecchia solo per il modo con cui viene determinata la «brevità» del viaggio internazionale, nella definizione del 1929 esso non era limitato nella distanza; bastava che la nave non si allontanasse più di 200 miglia dalla terra: nella nuova invece è limitato ad un percorso di 6000 miglia tra l'ultimo porto nazionale e il porto di finale destinazione, e non si tien conto della distanza dalla costa. Era interesse dell'Italia giungere ad una definizione che abbracciasse tutti i traffici mediterranei e perciò la nostra delegazione chiese ed ottenne che fosse lasciata

facoltà alle amministrazioni di autorizzare singole navi o classi di navi a compiere viaggi fino a 1200 miglia di distanza dall'ultimo porto nazionale, con le sistemazioni previste per i viaggi internazionali brevi.

Per quanto riguarda le imbarcazioni di salvataggio, è stato deciso di abolire la classe «B» (a falche ripieghevoli) prevista dalla Convenzione del 1929, ammettendo d'ora in poi solo imbarcazioni di classe «A». Questa disposizione si applicherà però solo alle navi di nuova costruzione, quindi nessun aggravio ne deriverà alle navi attualmente esistenti.

È stato ridotto da 100 a 60 il numero di persone trasportabili con imbarcazioni a remi: le imbarcazioni di capacità superiore potranno essere solo a propulsione meccanica (a motore o anche a mano, tipo Fleming).

Ogni nave da passeggeri dovrà avere - come nel 1929 - imbarcazioni con un numero di posti pari al numero di persone a bordo e, in più, apparecchi galleggianti per il 25 per cento, delle persone a bordo. Al posto di questi ultimi potranno essere impiegate zattere, che peraltro non sono più ammesse in sostituzione delle imbarcazioni.

La nuova Convenzione prevede poi due tipi di motoscafi: classe «A» con motore a combustione interna e velocità 6 nodi a pieno carico, e classe «B», con motore non specificato e velocità quattro nodi a pieno carico.

Un certo numero di imbarcazioni dovrà essere sostituito da motoscafi: quest'obbligo esisteva già nel 1929, ma la nuova Convenzione lo ha esteso anche alle navi da passeggeri con meno di 14 imbarcazioni e alle navi da carico da 1600 tonnellate t. s. l. in su: su di esse un'imbarcazione dovrà essere un motoscafo di classe «B» o dovrà essere munita di propulsione meccanica a mano.

Le dotazioni delle imbarcazioni sono state arricchite; sono stati aggiunti alcuni mezzi di segnalazione diurna e notturna, una pompa di prosciugamento e un mezzo che agevoli la raccolta dei naufraghi dall'acqua; la scorta di acqua dolce è stata portata da uno a tre litri per persona.

Le navi con meno di 20 imbarcazioni dovranno avere un apparecchio radiotelegrafico portatile, da trasportare in una delle im-

barcazioni al momento dell'abbandono della nave.

L'esame delle proposte relative ai perfezionamenti da apportarsi ai mezzi per la messa in mare di imbarcazioni ha formato oggetto di una cura del tutto particolare, in vista della importanza di assicurare un rapido e sicuro svolgimento delle operazioni. Molti Paesi hanno recato alla Conferenza il contributo della vasta esperienza acquisita in materia nel corso dell'ultima guerra. Le gru di tipo radiale non saranno più ammesse sulle navi nuove: al loro posto saranno adottate gru di tipo abbattibile e a gravità: altre prescrizioni riguardano la disposizione delle imbarcazioni, le caratteristiche dei verricelli e dei paranchi, l'illuminazione di sicurezza dei punti e dei fianchi della nave, ecc.

Fra le norme che sono state estese alle navi da carico vanno ricordate quelle che rendono obbligatorie l'apparecchio lanciasegola ed i salvagente anulari, e quelle che regolano i ruoli d'appello e le esercitazioni.

Di una materia di primaria importanza per la salvaguardia della vita umana in mare si è occupato, in seno alla Conferenza, il Comitato della radio (Radio Committee): in questa sede sono state esaminate e discusse le proposte dei vari Paesi concernenti gli impianti radiotelegrafici e radiotelefonici di bordo, le loro caratteristiche, gli orari di servizio ecc.

A parte la maggior copia di dettagli tecnici relativi agli impianti di telecomunicazione, logica conseguenza degli enormi progressi compiuti in questo campo negli ultimi 20 anni, le più importanti innovazioni concordate a Londra riguardano: l'obbligo dell'impianto radiotelefonico per tutte le navi da carico di s.l. inferiore a 1.600 tonnellate (che fin'ora erano esenti da qualsiasi prescrizione) e fino ad un minimo di 500 tonnellate, a meno che esse siano dotate di impianto r.t.; e l'estensione del periodo di ascolto, che dovrà essere permanente (a mezzo di operatore o di autoallarme) anche per le navi da carico di 1.600 tonnellate s.l. ed oltre, mentre sarà lasciato alle Amministrazioni di determinare l'orario di ascolto delle navi da carico di s.l. comprese fra le 500 e le 1.600 tonnellate munite di impianto r.t.

Queste prescrizioni sono state determinate dalla necessità di aumentare, col numero delle navi in ascolto, le probabilità di intercettazione dei segnali di soccorso.

Per quanto riguarda le ripercussioni economiche dei nuovi obblighi imposti dalla Convenzione, è da tener presente che sono lasciate alle Amministrazioni ampie facoltà di concedere esenzioni alle loro navi nei casi in cui una piena applicazione delle nuove prescrizioni non sia ritenuta nè ragionevole nè necessaria (l'Olanda ha posto perfino una riserva nel testo del Regolamento dichiarando in nota di considerare praticamente impossibile di assicurare anche il minimo di ore di ascolto richiesto per le navi da carico fra 1.600 e 5.500 tonnellate di s.l.).

Le disposizioni comprese nel capitolo della sicurezza della navigazione della vecchia Convenzione (servizio meteorologico e segnali di pericolo; sorveglianza sui ghiacci; uso del radiogoniometro; aiuti radio alla navigazione, ecc) sono state aggiornate.

Fra le decisioni più importanti vi è quella dell'estensione dell'obbligo del radiogoniometro a tutte le navi, da carico e da passeggeri, di s.l. di 1.600 o più tonnellate. La Convenzione del 1929 lo richiedeva per le sole navi da passeggeri di 5000 tonnellate di s.l. ed oltre. La estensione dell'obbligo, voluta da molti Paesi ha dato luogo a lunghe discussioni, al termine, delle quali la nostra Delegazione è riuscita ad ottenere che fosse lasciata alle Amministrazioni interessate la facoltà di concedere deroghe alle navi da carico di s.l. inferiore a 5.000 tonnellate. Questo varrà a ridurre sensibilmente l'aggravio economico che avrebbe colpito le navi da carico ove la proposta più onerosa fosse stata integralmente accolta.

La Conferenza ha poi introdotto nella nuova Convenzione alcune norme relative a materie che nel 1929 avevano formato oggetto di semplici « raccomandazioni »; così per l'impianto e l'esercizio di stazioni di salvataggio costiere, di radiofari e altri apparati elettronici per l'aiuto della navigazione, cose per il trasporto delle merci pericolose, la cui disciplina, appena accennata nella vecchia Convenzione, è oggi

contenuta in un complesso di norme più dettagliate. A queste ultime sono state aggregate le norme sul trasporto del grano e dei carichi scorrevoli in genere, che erano del tutto ignorate dalla Convenzione del 1929.

Una delle materie più di attualità per la sicurezza della navigazione esaminata nel corso della Conferenza, è stata quella del radar. Tutti sono stati d'accordo nel riconoscere l'utilità del nuovo ritrovato quando esso risponda a determinate caratteristiche di portata e di selettività, ma tutti hanno anche preferito non renderne obbligatorio l'impianto sulle navi, in attesa che gli studi che vengono attualmente condotti su tale materia permettano di realizzare un tipo di apparato di più sicura efficacia. Per la stessa ragione non sono state stabilite, a favore delle navi munite di radar speciali facilitazioni, e ci si è limitati a formulare un'apposita « raccomandazione » che invita i Governi a proseguire gli studi, a scambiarsi informazioni e a diffondere l'uso del radar sulle loro navi.

È stato poi riveduto il testo del « Regolamento internazionale per evitare gli abbordi in mare », allegato « B » alla Convenzione del 1929, al quale sono stati apportati alcuni perfezionamenti, senza tuttavia recare grandi modifiche al sistema delle segnalazioni e delle manovre già in uso.

È stato deciso tuttavia di non allegare il nuovo testo del Regolamento alla Convenzione del 1948 e di demandare al Governo britannico il compito di provvedere alla comunicazione delle nuove regole concordate ai Paesi che hanno accettato l'attuale regolamento, e di stabilire la data della loro entrata in vigore quando tutti i predetti Paesi le avranno approvate.

Onorevoli Senatori,

da uno sguardo generale alla nuova Convenzione si ricava una impressione di notevole progresso rispetto a quella del 1929: le nuove norme, profondamente innovate e perfezionate, si presentano, anche dal punto di vista formale, più organicamente inquadrate.

Tutti i Paesi hanno portato ai lavori un concreto contributo frutto della lunga esperienza, acquisita dal 1929 al 1948 e particolarmente negli anni della guerra, che fu di sprone ad ogni sorta di studi e di prove. È confortante poter rilevare che il contributo recato dall'Italia è stato notevole: la nostra Delegazione si è distinta in tutti i Comitati come una delle più attive e varie sue proposte sono state accolte.

Si è resa possibile in tal modo un'efficace tutela dei nostri interessi, molte volte in contrasto con le proposte particolarmente onerose avanzate dai Paesi ricchi, che tendevano a far rendere obbligatorie per tutti le prescrizioni più severe della Convenzione del 1929 già comprese nelle loro leggi nazionali.

È da notare del resto, come si è già avuto occasione di rilevare, che molte nuove prescrizioni si applicheranno soltanto alle « navi nuove » cioè a quelle la cui chiglia sia stata impostata dopo l'entrata in vigore della Convenzione.

Sul testo della nuova Convenzione si sono trovate d'accordo quasi tutte le delegazioni: il 10 giugno 1948, infatti, ventotto rappresentanze sulle trenta partecipanti ai lavori hanno apposto la loro firma alla Convenzione; se ne sono astenute solo l'U.R.S.S. e la Jugoslavia, in attesa di istruzioni da parte dei rispettivi Governi. La riserva è stata determinata in modo particolare dall'opposizione più volte manifestata dai due Paesi che la I.M.C.O. (della quale essi non fanno parte) fosse incaricata dall'amministrazione della Convenzione.

Per quel che riguarda gli oneri dell'Italia per le quote da essa dovute, questi subiranno una diminuzione di circa la metà, poichè i prossimi versamenti, dopo ratificata la Convenzione, sono stabiliti sulla base di una quota del tre per cento anzichè sulla base di una quota del sei per cento come è attualmente. I relativi fondi figurano iscritti al capitolo 26 dello stato di previsione della spesa del Ministero della Marina mercantile per l'esercizio 1949-50.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948, che sostituisce la Convenzione del 31 maggio 1929, resa esecutiva con legge 31 marzo 1932, n. 718.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione suddetta a decorrere dalla data della sua entrata in vigore.

Art. 3.

All'onere derivante dall'esecuzione della Convenzione 10 giugno 1948 di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà fatto fronte con i fondi già iscritti al capitolo 26 dello stato di previsione della spesa del Ministero della Marina Mercantile per l'esercizio 1948-50 e corrispondenti degli esercizi futuri.

Art. 4.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ALLEGATO.

CONFERENCE INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Sur l'invitation du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, une Conférence s'est tenue à Londres du 23 avril 1948 au 10 juin 1948, en vue d'établir une Convention destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, signée à Londres le 31 mai 1929.

Désireux de promouvoir la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, par l'établissement, d'un commun accord, de principes uniformes et de règles conçues à cet effet, les Gouvernements des pays suivants ont été représentés par des Délégations à la Conférence :

La République de l'Argentine
Le Commonwealth d'Australie
La Belgique
La République des États-Unis du Brésil
Le Canada
La République du Chili
La République de Chine
Le Danemark
L'Égypte
La République de Finlande
La République française
La Grèce
La République d'Islande
L'Inde
L'Irlande
La République d'Italie
Les Pays-Bas
La Nouvelle-Zélande
La Norvège
Le Pakistan
La République de Panama
La République des Philippines
La République de Pologne

La République du Portugal
La Suède
L'Union Sud-Africaine
L'Union des Républiques Soviétiques Socialistes
Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Les États-Unis d'Amérique
La République Fédérative Populaire de Yougoslavie.

Étaient représentés par des observateurs, les Gouvernements des Pays suivants :

Ceylan
Le Mexique
La Roumanie
La Turquie

Étaient également représentées par des observateurs à cette Conférence les Organisations suivantes :

(a) *Organisations Intergouvernementales*

Nations Unies
Organisation Internationale de l'Aviation Civile
Bureau International du Travail
Organisation Internationale Météorologique
Union Internationale de Télécommunications
Organisation Mondiale de la Santé (Commission Intérimaire).

(b) *Organisation Non-Gouvernementale*

Bureau Hydrographique International

The Right Honourable Sir John Anderson, Président de la Délégation du Royaume-Uni, a été nommé Président de la Conférence. Mr. R. S. F. Edwards en a été nommé Secrétaire Général.

Pour l'accomplissement de ses travaux, la Conférence a constitué les Commissions suivantes, présidées comme suit :

Commission des Chefs de Délégation : the Right Honourable Sir John Anderson (Royaume-Uni).
Commission de Vérification des Pouvoirs : le Lieutenant Général de Port Giulio Ingianni (Italie).
Commission de la Construction : M. K. Hj. Sjöholm (Suède).
Commission des Engins de Sauvetage : Mr. Ove Nielsen (Danemark).
Commission de la Radio : Commodore E. M. Webster (États-Unis d'Amérique).
Commission de la Sécurité de la Navigation : Mr. G. Anduze-Fari (France).
Commission des Dispositions Générales : Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).
Comité de Rédaction : Mr. N. A. Guttery (Royaume-Uni).

La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929, a été mise à la disposition de la Conférence et utilisée comme base de discussion.

À la suite de ces délibérations, comme en témoignent les comptes rendus et rapports des diverses Commissions, ainsi que ceux des Séances Plénières,

la Conférence a élaboré et soumis à la signature et à l'acceptation une CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948, destinée à remplacer la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929. La Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, figure en annexe (annexe A) au présent Acte Final.

Les Membres de la Conférence avaient également sous les yeux et ont pris comme base de leur discussions l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer. La Conférence a estimé désirable de réviser ce Règlement et elle a, en conséquence, approuvé les Règles Internationales pour prévenir les abordages en mer, 1948, mais a décidé de ne pas annexer ces Règles révisées à la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948.

La Conférence invite le Gouvernement du Royaume-Uni à communiquer les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, aux autres Gouvernements qui ont accepté l'actuel Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer, et invite également le Gouvernement du Royaume-Uni à fixer, lorsqu'un accord équivalent à une unanimité, aura été obtenu en faveur de l'acceptation des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, à fixer la date à partir de laquelle les Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, doivent être appliquées par les Gouvernements qui auront décidé de les accepter. La Conférence prie le Gouvernement du Royaume-Uni de donner aux Gouvernements de tous les États un préavis minimum d'une année à compter de cette date.

Le texte des Règles Internationales pour Prévenir les Abordages en Mer, 1948, est attaché en annexe B au présent Acte Final.

En outre, la Conférence a adopté les *Résolutions* (figurant à l'Annexe C du présent Acte Final) relatives à :

1. Le transport, à bord d'un navire, d'un nombre de passagers supérieur à celui autorisé par la Convention.
2. L'Espagne.

La Conférence a également adopté les *Recommandations* (figurant à l'annexe D du présent Acte Final) relatives à :

1. Dénonciation de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1929.
2. Application spéciale des Normes de la Convention.
3. Amendements apportés aux Dispositions de la Convention relatives à la Construction.
4. Normes des cloisonnements étanches sur les navires à passagers.
5. Stabilité du navire intact.
6. Overtures dans les cloisons et le bordé extérieur.
7. Panneaux d'écouille métalliques.
8. Raccords des lances d'incendie.
9. Signal d'alarme en cas de cyclone.
10. Fréquences.
11. Écoute des appels de détresse, etc.
12. Utilisation dans les installations radiotéléphoniques des fréquences de détresse et des classes d'émission de la radiotélégraphie.
13. Appareil sondeur à écho.
14. Feux côtiers.
15. Transmission des messages météorologiques.

16. Equipages.
17. Radiogoniomètre sur fréquence moyenne et radiophares.
18. Aides radioélectriques à la navigation.
19. Navigation à bord des navires d'un appareil radar, etc.
20. Radar.
21. Uniformisation du balisage.
22. Transport de marchandises dangereuses.
23. Coordination des mesures de Sécurité en Mer et dans les Airs.

EN FOI DE QUOI, les représentants de divers pays ont apposé leur signature au bas du présent Acte Final.

Fait à Londres ce dixième jour de juin 1948, en un seul exemplair rédigé en français et en anglais, chacun de ces textes faisant également foi. Les originaux seront d'abord confiés au Gouvernement du Royaume-Uni. Lorsque l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale assumera les fonctions qui lui sont assignées en vertu de la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, 1948, le Gouvernement du Royaume-Uni remettra ces textes à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

Le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra des copies certifiées conformes du présent Acte Final à chacun des Gouvernements invités à envoyer des représentants ou observateurs à la Conférence.

JOHN ANDERSON,
President.

ROBERT S. F. EDWARDS,
Secretary-General.

Pour le Gouvernement de la République Argentine :

JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.
A. J. ODDERA.

(Subject to acceptance).

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.
A. H. MOATE.
HARTWELL J. M. PHOENIX.

Pour le Gouvernement belge :

G. BERTRAND.

(Subject to acceptance).

F. VAN GOOL.

(Subject to acceptance).

Pour le Gouvernement des États-Unis de Brésil :

GUSTAVO GOULART.
ANTONIO ALVES CAMARA.
PAULO NOGUEIRA PENIDO.
J. C. REGO MONTEIRO.

Pour le Gouvernement du Canada :

JULES LEGER.
H. V. ANDERSON.
JOHN H. KERR.
A. A. YOUNG.
LAURENCE E. COFFEY.
D. I. MOORE, LIEUT., R.C.N.

Pour le Gouvernement du Chili :

K. OLSEN.

Pour le Gouvernement de la République de Chine :

T. H. CHENG.
T. T. CHEN.
WANG SHIH-CHUAN.
SHI-CHONG CHU.

Pour le Gouvernement du Danemark :

OVE NIELSEN.
AAGE H. LARSEN.
A. POULSEN.
A. BACHE.
T. C. CHRISTENSEN.
TH. PETERSEN.
J. KASTRUP OLSEN.
HARRY EM RASMUSSEN.

Pour le Gouvernement de l'Égypte :

C. C. FANOUS.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

WILLIAM SÖDERMAN.

Pour le Gouvernement de la République française :

G. ANDUZE-FARIS.
R. COURAU.
J. ROULLIER.
J. FOULON.
J. PÈRE.
V. ALBIACH.
J. PINCZON.
FRICKER.
M. BEILVAIRE.
A. DE TALAËR.
R. ROSSIGNEUX.
M. STELLMAN.
F. LOISEL.

Pour le Gouvernement de la Grèce :

A. BACHAS.
GEO. YANNOULATOS.
A. G. HADJISPYROU.

Pour le Gouvernement d'Islande :

STEFAN THORVARDSSON.

Pour le Gouvernement de l'Inde :

V. K. KRISHNA MENON.
M. A. MASTER.
R. S. KUMANA.
R. GONET.
S. A. T. BULLOCK.
T. B. BOSE.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Irlande :

DENIS DEVLIN.
WILLIAM WALPOLE.

Pour le Gouvernement de la République italienne :

GIULIO INGIANNI.
GIANGUIDO BORDOLI.
ALBERTO CAMPAILLA.
GIORGIO CAVALLINI.
LIONELLO COZZI.
PAOLO MENGARINI.
G. SOLDA.
LEONETTO DE LEON.

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :

P. S. VANT HAAFF.
D. HUDIG.
A. VAN ANROOY.
E. SMIT FZN.
G. J. BARENDSE.
T. M. PELLINKHOF.

Pour le Gouvernement de Nouvelle-Zélande :

EDWARD BROWN.
V. G. BOIVIN.
C. HARRISON GEORGE.

Pour le Gouvernement de la Norvège :

E. BRYN.
J. SCHÖNHEYDER.
JOHS E. JOHANSEN.
CHR. MEYER.
E. WETTERGREEN.

Pour le Gouvernement du Pakistan :

HABIB I. RAHIMTOOLA.
J. C. MANSELL.
V. INAYET KHAN.

Pour le Gouvernement de la République du Panamá :

E. A. MORALES.
W. L. COLASSI.
R. P. VEAL.

Pour le Gouvernement des Philippines :

R. J. FERNANDEZ.
(Subject to acceptance.)
JOSÉ F. IMPERIAL.

Pour le Gouvernement de la République de Pologne :

H. BORAKOWSKI.
C. ANTKOWIAK.
(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République du Portugal :

JOAO DE DEUS RAMOS.
JOSE C. DA ROCHA.
RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.
ALFREDO DE OLIVIERA BAPTISTA.
LUIZ ARMANDO DE LOURA.

Pour le Gouvernement de la Suède :

HJALMAR SJÖHOLM.

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

C. G. WHITE.
D. G. MALAN.
G. A. CHETTLE.
R. GOUGH PALMER.

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes :

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni :

JOHN ANDERSON.
GILMOUR JENKINS.
N. A. GUTTERY.
W. CARTER.
L. F. HUBBARD.
DENIS O'NEILL.
WILLIAM H. COOMBS.
C. FRANKCOM.
W. H. BAILEY.
J. C. TAYLOR.

H. L. RUDD.
W. T. BUTTERWICK.
H. A. KING.
P. WADLOW.
A. H. READ.
R. B. SHEPHEARD.
G. O. WATSON.
W. J. FERGUSON.
S. A. HODGES.
H. W. A. FREESE-PENNEFATHER.
F. A. VALLAT.
P. WILKINSON.
G. DANIEL.
JAS. NICOL JARVIE.
R. C. COX.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JOSEPH F. FARLEY.
JESSE E. SAUGSTAD.
H. GERRISH SMITH.
HAROLD F. ROBINSON.
CHARLES L. BRAND.
R. O. GLOVER.
J. L. LUCKENBACH.
VITO RUSSO.
VICTOR A. WALLACE.
JOHN W. MANN.
MARTIN D. BERG.
E. M. WEBSTER.
W. F. MINNERS.
A. J. COSTIGAN.
EDWARD C. PHILLIPS.
H. T. JEWELL.
C. J. PALMER.
R. F. FARWELL.
H. C. SHEPHEARD.
W. N. KREBS.
FRANCIS H. VAN RIPER.
JAMES L. BATES.
WOLCOTT E. SPOFFORD.
HOWARD C. TOWLE.
NORMAN R. HAGEN.
MORRIS WEISBERGER.
HOYT S. HADDOCK.
R. T. MERRILL.
LAWRENCE D. BRADLEY, JR.
HENRY F. NICHOL.
L. T. JONES.
GEO. G. SHARP.

Pour le Gouvernement de Yougoslavie :

ANNEXE A

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948.**

Les Gouvernements de la République Argentine, du Commonwealth d'Australie, de la Belgique, de la République des États-Unis du Brésil, du Canada, de la République du Chili, de la République de Chine, du Danemark, de l'Égypte, de la République de Finlande, de la République française, de la Grèce, de la République d'Islande, de l'Inde, de l'Irlande, de la République italienne, del Pays-Bas, de la Nouvelle Zélande, de la Norvège, du Pakistan, de la République de Panama, de la République des Philippines, de la République de Pologne, de la République portugaise, de l'Union Sud-Africaine, de la Suède, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, des États-Unis d'Amérique, de l'Union des Républiques socialistes soviétiques et de la République fédérative populaire de Yougoslavie, désireux d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes à l'effet de sauvegarder la vie humaine en mer :

Considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est la conclusion d'une Convention destinée à remplacer la Convention de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ;

Ont désigné les Plénipotentiaires suivants :

Le Gouvernement de la République Argentine :

Le Capitaine de vaisseau Don Alberto J. ODDERA, Attaché Naval près l'Ambassade de la République Argentine à Londres.

Le Capitaine de frégate (R) Don Juan Eugenio PEFFABET, Chef de division des Services du Régime et de la Sécurité de la Navigation maritime et fluviale—Préfecture Maritime—Ministère de la Marine.

Lieutenant Ingénieur Constructeur naval Don Jorge R. MARTINEZ-VIVOT, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

Le Capitaine de vaisseau Norman ROSKRUGE, Directeur par intérim de la Navigation, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Mr. Sydney POLLOCK, Ingénieur et Inspecteur en Chef des Navires, branche maritime, Ministère de la Navigation et des Combustibles.

Le Gouvernement belge :

Monsieur G. BERTRAND, Ingénieur en Chef, Directeur à l'Administration de la Marine.

Monsieur F. Van GOOL, Conseiller Nautique à l'Administration de la Marine.

Le Gouvernement des États-Unis de Brésil :

- Le Vice-Amiral Gustavo GOULART (R), Président du Tribunal Maritime.
- Le Contre-Amiral Antonio Alves CAMARA, Directeur général du Département de l'hydrographie et de la Navigation au Ministère de la Marine.
- Le Capitaine de vaisseau Paulo Nogueira PENIDO. Attaché Naval près l'Ambassade des États-Unis du Brésil.
- Commandant J. C. Rego MONTEIRO, Constructeur naval, chef de la division technique—Arsenal à Rio de Janeiro.

Le Gouvernement du Canada :

- Mr. Jules LÉGER, État-Major du Haut-Commissaire à Londres.
- Mr. H. V. ANDERSON, Directeur des Services de la Marine.

Le Gouvernement du Chili :

- Le Commandant Kaare OLSEN, Attaché Naval près l'Ambassade du Chili à Londres.

Le Gouvernement de la République de Chine :

- Son Excellence le Dr. Tien-Hsi CHENG, Ambassadeur.

Le Gouvernement du Danemark :

- Mr. Ove NIELSEN, Directeur des Services de la Marine Marchande, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.
- Mr. Aage H. LARSEN, Chef de la Section Technique, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande.
- Mr. Arnold POULSEN, Ingénieur Civil, Conseiller technique en matière de radiotélégraphie et d'électricité, Ministère du Commerce.
- Mr. A. BACHE, faisant fonction de Chef de Section, Ministère Royal du Commerce, de l'Industrie et de la Marine Marchande, Secrétaire de la Délégation.
- Mr. T. C. CHRISTENSEN, Armateur, membre du Comité des Armateurs Danois.
- Le Capitaine Th. PETERSEN, Secrétaire du Comité des Armateurs Danois.
- Le Capitaine J. Kastrup OLSEN, Président de l'Association Générale Danoise des Capitaines de la Marine Marchande.
- Mr. H. RASMUSSEN, Secrétaire Général du Syndicat des Chauffeurs.

Le Gouvernement de l'Égypte :

- M. Choukry Costandi FANOUS, Consul Général d'Égypte à Londres.

Le Gouvernement de la République de Finlande :

- Le Capitaine William SÖDERMAN, Directeur de la Marine au Ministère de la Navigation.

Le Gouvernement de la République française:

Monsieur G. ANDUZE-FARIS, Secrétaire Général de la Marine Marchande.

Le Gouvernement de la Grèce:

Le Capitaine de vaisseau Antoine BACHAS, Ministère hellénique de la Marine Marchande, Londres.

Le Gouvernement d'Islande:

Son Excellence M. Stefan THORVARDSSON, Ministre d'Islande en Grande Bretagne.

Le Gouvernement de l'Inde:

M. V. K. Krishna MENON, Haut-Commissaire pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Sir Raghavan PILLAI, Chargé d'Affaires pour l'Inde à Paris.

Mr. M. A. MASTER, Directeur Général de la Scindia Steam Navigation Company, Bombay.

M. R. S. MANI, Haut-Commissaire adjoint pour l'Inde dans le Royaume-Uni.

Le Capitaine S. A. T. BULLOCK, Conseiller nautique du Gouvernement de l'Inde.

Le Capitaine de Corvette T. B. BOSE, R.I.N., Ingénieur principal et Inspecteur de navire, Département de la Marine Marchande, Calcutta.

Le Gouvernement de l'Irlande:

Mr. Denis DEVLIN, Premier Conseiller, Bureau du Haut-Commissaire de l'Irlande.

Miss Thekla J. BEERE, chef de service, Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le Gouvernement de la République italienne:

Lieutenant général des Capitaineries de Port Giulio INGIANNI, Ancien Directeur général de la Marine Marchande et Président du Comité italien pour la Sécurité de la Navigation.

Le Gouvernement des Pays-Bas:

M. P. S. van't HAAFF, inspecteur-général de la navigation.

M. A. J. W. van ANROOY, inspecteur de la radiotélégraphie côtière et navale.

Le Capitaine G. J. BARENDSE, ancien capitaine de la société anonyme de navigation, dite Holland-Amerika Lijn.

Le Capitaine J. F. van MUIJLWIJK, trésorier de l'Union des capitaines et officiers de la Marine Marchande.

M. E. SMIT FZN, ingénieur, conseiller de construction navale auprès de l'Inspection de la navigation.

M. D. HUDIG, armateur, ancien directeur de la Société anonyme Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij.

M. T. M. PELLINKHOF, docteur en droit, fonctionnaire du Directorat Général de la Navigation.

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

Le Capitaine de Corvette mécanicien Edward BROWN, Chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Mr. Victor G. BOIVIN, Sous-chef de la Surveillance des Navires, Ministère de la Marine.

Le Gouvernement de la Norvège ;

Le Capitaine E. BRYN, Directeur de la Navigation, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Mr. J. SCHÖNHEYDER, Ingénieur en Chef, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Navigation.

Le Capitaine de Frégate (cadre de réserve) O. I. LOENNECHEN, Marine Royale Norvégienne et vice-président de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine de vaisseau, Chr. MEYER, R.N., en retraite, Ancien Directeur de l'Association des Armateurs de Norvège.

Le Capitaine E. TONNESEN, Marine marchande, et Président de l'Association Norvégienne des Capitaines de la Marine Marchande.

Mr. Johs. E. JOHANSEN, Secrétaire général de l'Union norvégienne des Mécaniciens de Marine.

Mr. E. H. OTTERSEN, Opérateur de Radiotélégraphie, Secrétaire de l'Union Norvégienne des Marins.

Le Gouvernement du Pakistan :

Mr. H. I. RAHIMTOOLA, Haut-Commissaire pour le Pakistan à Londres.

Le Gouvernement de la République du Panama :

Señor Eusebio A. MORALES, Conseiller à la Légation du Panama à Londres.

Le Gouvernemet des Philippines :

L'Honorable Ramón J. FERNANDEZ, Ministre.

Le Gouvernement de la République de Pologne :

Le Capitaine H. BORAKOWSKI, Conseiller technique de la Navigation, Ministère de la Navigation. Warszawa.

Le Capitaine Czeslaw ANTKOWIAK, Directeur de l'Agence Gdynia-America Lines à Londres.

Le Gouvernement de la République du Portugal :

Senhor João de Deus RAMOS, Conseiller à l'Ambassade du Portugal à Londres.

Capitaine de Frégate José C. DA ROCHA, Attaché naval à l'Ambassade du Portugal à Londres.

Ingénieur principal de construction navale Raul Alberto Soares da COSTA, Marine Portugaise, Directeur de la Marine Marchande, Ministère de la Marine, Lisbonne.

Le Capitaine de Corvette Alfredo de Oliveira BAPTISTA, Branche des communications au Ministère de la Marine.

Le Capitaine Luiz Armando de LOURA, Marine Marchande Portugaise.

Le Gouvernement de la Suède :

Mr. Karl Hjalmar SJÖHOLM, Chef de division au Ministère du Commerce.

Le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

Mr. Reginald Gough PALMER, Chef de Bureau au Département des Douanes.

Le Capitaine G. A. CHETTLE, Examineur pour les Capitaines et les seconds-Capitaines, Inspecteur des navires au Département des Douanes.

Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes :

Le Gouvernement du Royaume-Uni :

Le Très Honorable Sir John ANDERSON, Président de l'Administration du Port de Londres.

Sir Gimour JENKINS, Secrétaire Permanent du Ministère des Transports.

M. N. A. GUTTERY, Sous-Secrétaire, Ministère de Transports.

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

L'Amiral Joseph F. FARLEY, Commandant de la Coast Guard des Etats-Unis d'Amérique.

Mr. Jesse E. SAUGSTAD, Chef de la division de la Navigation, Département d'Etat.

Le Gouvernement de la Yougoslavie :

M. Luke DANCEVIC, Directeur de la Navigation à Split.

qui, après avoir communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Article I.

(a) Les Gouvernements Contractants s'engagent à donner effet aux dispositions de la présente Convention et des Règles y annexées, qui seront considérées comme partie intégrante de la présente Convention. Toute référence à la présente Convention implique en même temps une référence à ces Règles.

(b) Les Gouvernements Contractants s'engagent à promulguer toutes lois, 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, un navire est apte au service auquel il est destiné.

Article II.

Les navires auxquels s'applique la présente Convention sont les navires immatriculés dans les Pays dont le Gouvernement est un Gouvernement Contractant, et les navires immatriculés dans les territoires auxquels la présente Convention est étendue en vertu de l'Article XIII.

Article III.

Lois, Règlements, Rapports.

Les Gouvernements Contractants s'engagent à communiquer à l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (ci-après dénommée l'Organisation)—

- (a) le texte des lois, décrets, ordres et règlements qui auront été promulgués sur les différentes matières qui entrent dans le champ de la présente Convention;
- (b) tous les rapports officiels, ou résumés officiels de rapports dont ils pourraient disposer, dans la mesure où ces documents feront apparaître les résultats des dispositions de la présente Convention, et à la condition, bien entendu, que ces rapports ou résumés de rapports n'aient pas un caractère confidentiel;
- (c) un nombre suffisant de spécimens des Certificats délivrés par eux, conformément aux dispositions de la présente Convention, en vue de les faire tenir aux Gouvernements Contractants qui les porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires.

Article IV.

Cas de Force Majeure.

(a) Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux prescriptions de la présente Convention ne doit pas être astreint à ces prescriptions en raison d'un déroutement quelconque au cours de son voyage projeté, si ce déroutement est provoqué par le mauvais temps ou par toute autre cause de force majeure.

(b) Les personnes qui se trouvent à bord d'un navire par raison de force majeure ou qui s'y trouvent par suite de l'obligation imposée au Capitaine de transporter soit des naufragés, soit d'autres personnes, ne doivent pas entrer en ligne de compte lorsqu'il s'agit de vérifier l'application aux navires d'une prescription quelconque de la présente Convention.

Article V.

Transport des Personnes en cas d'urgence.

(a) Pour assurer l'évacuation des personnes d'un territoire quelconque en vue de les soustraire à une menace à la sécurité de leur vie, un Gouvernement Contractant peut permettre le transport sur ses navires d'un nombre de personnes supérieur au nombre permis en d'autres circonstances par la présente Convention.

(b) Une autorisation de cette nature ne prive pas les autres Gouvernements Contractants du droit de contrôle, aux termes de la présente Convention, sur tels navires lorsque ces navires se trouvent dans les ports des dits Gouvernements.

(c) Avis de toute autorisation de cette nature sera envoyé à l'Organisation par le Gouvernement qui l'a accordée en même temps qu'un rapport sur les circonstances de fait.

Article VI.

Suspension en Cas de Guerre.

(a) Dans le cas d'une guerre les Gouvernements Contractants qui se considèrent comme affectés par elle, soit comme belligérants, soit comme neutres peuvent suspendre la totalité ou une partie quelconque de l'application des Règles y annexées. Le Gouvernement qui use de cette faculté doit immédiatement en donner avis à l'Organisation.

(b) Une telle décision ne prive les autres Gouvernements Contractants d'aucun droit le contrôle leur appartenant aux termes de la présente Convention sur les navires du Gouvernement usant de cette faculté, quand ces navires se trouvent dans leurs ports.

(c) Le Gouvernement qui a suspendu l'application de la totalité ou d'une partie de ces règles peut à tout moment mettre fin à cette suspension et doit immédiatement donner avis de sa décision à l'Organisation.

(d) L'Organisation doit notifier à tous les Gouvernements Contractants toute suspension ou fin de suspension décidée par application du présent Article.

Article VII.

Traités et Conventions Antérieurs.

(a) La présente Convention remplace et annule entre les Gouvernements Contractants la Convention Internationale pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer signée à Londres le 31 Mai 1929.

(b) Tous les autres Traités, Conventions ou Accords qui concernent la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer ou les questions qui s'y rapportent et qui sont actuellement en vigueur entre les Gouvernements parties à la présente Convention, conservent leur plein et entier effet pendant la durée qui leur est assignée en ce qui concerne :

(i) les navires auxquels la présente Convention ne s'applique pas ;

(ii) les navires auxquels la présente Convention s'applique en ce qui concerne les points ne faisant pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention ;

(c) Au cas où, cependant, de tels Traités, Conventions ou Accords seraient en opposition avec les dispositions de la présente Convention, les dispositions de cette dernière doivent prévaloir.

(d) Tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la présente Convention restent soumis à la législation des Gouvernements Contractants.

Article VIII.

Règles spéciales résultant d'Accords.

Quand, en conformité avec la présente Convention, des règles spéciales sont établies par accords entre tous les Gouvernements Contractants, ou

seulement quelques-uns d'entre eux, ces règles doivent être communiquées à l'Organisation pour être distribuées à tous les Gouvernements Contractants.

Article IX.

Amendements.

(a) (i) La présente Convention peut être amendée par accord unanime entre les Gouvernements Contractants.

(ii) A la demande d'un Gouvernement Contractant quel qu'il soit, une proposition d'amendement doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants, pour examen et acceptation au titre du présent paragraphe.

(b) (i) Un amendement à la présente Convention peut, à tout moment, être proposé à l'Organisation par un Gouvernement Contractant. Si cette proposition est adoptée à la majorité des deux tiers par l'Assemblée de l'Organisation (ci-après dénommée l'Assemblée), sur une recommandation adoptée à la majorité des deux tiers par le Comité de la Sécurité Maritime de l'Organisation (ci-après dénommé le Comité de la Sécurité Maritime), elle doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(ii) Toute recommandation de cette nature fait par le Comité de la Sécurité Maritime doit être communiquée par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants pour examen au moins six mois avant qu'elle ne soit examinée par l'Assemblée.

(c) (i) Une Conférence des Gouvernements, pour l'examen des amendements à la présente Convention proposés par l'un quelconque des Gouvernements Contractants, doit être convoquée à n'importe quel moment par l'Organisation à la demande d'un tiers des Gouvernements Contractants.

(ii) Tout amendement adopté à la majorité des deux tiers des Gouvernements Contractants par une telle Conférence doit être communiqué par l'Organisation à tous les Gouvernements Contractants en vue d'obtenir leur acceptation.

(d) Douze mois après la date de son acceptation par les deux tiers des Gouvernements Contractants—y compris les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime—un amendement communiqué pour acceptation aux Gouvernements Contractants dans les conditions des paragraphes (b) ou (c) du présent Article, entre en vigueur pour tous les Gouvernements Contractants à l'exception de ceux qui, avant son entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'acceptent pas le dit amendement.

(e) L'Assemblée, par un vote à la majorité des deux tiers comprenant les deux tiers des Gouvernements représentés au sein du Comité de la Sécurité Maritime, l'accord des deux tiers des Gouvernements parties à la présente Convention étant également obtenu, ou une Conférence convoquée, aux termes du paragraphe (c) du présent Article, par un vote à la majorité des deux tiers, peuvent spécifier au moment de l'adoption de l'amendement que celui-ci revêt une importance telle que tout Gouvernement Contractant, faisant une déclaration aux termes du paragraphe (d) du présent Article, et n'acceptant pas l'amendement dans un délai de douze mois à dater de son entrée en vigueur, cessera, à l'expiration du dit délai, d'être partie à la présente Convention.

(f) Un amendement à la présente Convention fait par application du présent Article et ayant trait à la structure des navires n'est applicable qu'aux navires dont la quille est posée après la date d'entrée en vigueur du dit amendement.

(g) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de tous amendements qui entrent en vigueur par application du présent Article, ainsi que de la date à laquelle ils prennent effet.

(h) Toute acceptation ou déclaration dans le cadre du présent Article doit être notifiée par écrit à l'Organisation qui notifiera à tous les Gouvernements la réception de cette acceptation ou déclaration.

Article X.

Signature et acceptation.

(a) La présente Convention restera ouverte pour signature pendant un mois à compter de ce jour et restera ensuite ouverte pour acceptation. Les Gouvernements des Etats pourront devenir parties à la Convention par :

- (i) la signature, sans réserve quant à l'acceptation ;
- (ii) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation ; ou
- (iii) l'acceptation.

(b) L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation qui doit informer tous les Gouvernements ayant déjà accepté la Convention, de la réception de toute nouvelle acceptation et de la date de cette réception.

Article XI.

Entrée en vigueur.

(a) La présente Convention entrera en vigueur le 1^{er} Janvier 1951 à la condition que, douze mois avant cette date, au moins quinze acceptations, dont celles de sept pays possédant chacun un tonnage global d'au moins un million de tonneaux de jauge brute, aient été déposées en conformité avec les articles X et XV.

(b) Si 15 acceptations données par acceptation du paragraphe (a) du présent Article n'ont pas été déposées douze mois avant le 1^{er} Janvier 1951, la présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle la dernière de ces acceptations aura été déposée. L'Organisation devra informer tous les Gouvernements qui auront signé ou accepté la présente Convention de la date à laquelle elle entrera en vigueur.

(c) Les acceptations déposées postérieurement à la date à laquelle la présente Convention sera entrée en vigueur prendront effet trois mois après la date de leur dépôt.

Article XII.

Dénonciation

(a) La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Gouvernements Contractants à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans, comptée à partir de la date à laquelle la Convention entre en vigueur pour ce Gouvernement.

(b) La dénonciation s'effectue par une notification écrite adressée à l'Organisation. Celle-ci notifiera à tous les autres Gouvernements Contractants toute dénonciation reçue et la date de sa réception.

(c) Une dénonciation prend effet un an après la date à laquelle la notification en aura été reçue par l'Organisation, ou à l'expiration de telle autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XIII.

Territoires

(a) (i) Les Nations Unies, lorsqu'elles sont responsables de l'Administration d'un territoire, ou tout Gouvernement Contractant qui a la responsabilité d'assurer les relations internationales d'un territoire, peuvent à tout moment, par une notification écrite adressée à l'Organisation, déclarer que la présente Convention s'étend à un tel territoire.

(ii) L'application de la présente Convention sera étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci, ou de telle autre date qui y serait indiquée.

(b) (i) Les Nations Unies, ou tout Gouvernement Contractant, qui ont fait une déclaration conformément au paragraphe (a) du présent Article, peuvent à tout moment, après l'expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire quelconque, déclarer par une notification écrite à l'Organisation que la présente Convention cessera de s'appliquer au dit territoire désigné dans la notification.

(ii) La Convention cessera de s'appliquer au Territoire désigné dans la notification au bout d'un an à partir de la date de réception de la notification par l'Organisation, ou de toute autre période plus longue qui serait fixée dans la notification.

(c) L'Organisation doit informer tous les Gouvernements Contractants de l'extension de la présente Convention à tout territoire dans le cadre du paragraphe (a) du présent Article et de la cessation de la dite extension conformément aux dispositions du paragraphe (b), en spécifiant, dans chaque cas, la date à partir de laquelle la présente Convention est devenue ou a cessé d'être applicable.

Article XIV.

Enregistrement

Dès qu'elle entrera en vigueur, la présente Convention sera déposée pour enregistrement par l'Organisation auprès du Secrétaire Général des Nations Unies.

Article XV.

Dispositions transitoires

(a) Dans le cas où l'Organisation n'assumerait pas dans les conditions prévues par la Convention sur l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale signée à Genève le 6 Mars 1948, les fonctions qui lui sont assignées par la présente Convention, ou en attendant qu'elle les assume, les dispositions suivantes seront appliquées :

- (i) Toutes les fonctions qui sont assignées à l'Organisation, autres que celles prévues dans l'Article IX, seront assumées par le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après dénommé le Gouvernement du Royaume-Uni).
- (ii) Des amendements à la présente Convention peuvent être proposés à tout moment par l'un des Gouvernements Contractants au Gouvernement du Royaume-Uni. Ces propositions doivent être communiquées par ce dernier aux autres Gouvernements Contractants pour examen et acceptation. Si l'un quelconque de ces amendements est accepté unanimement par les Gouvernements Contractants, la présente Convention doit être amendée en conséquence.
- (iii) Une Conférence ayant pour objet la révision de la présente Convention sera convoquée par le Gouvernement du Royaume-Uni lorsque, la présente Convention étant restée en vigueur pendant cinq ans, un tiers des Gouvernements Contractants en exprimera le désir.
- (iv) La présente Convention sera déposée dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Gouvernements Signataires.
- (b) Lorsque l'Organisation assumera les fonctions qui lui incombent aux termes de la présente Convention, le Gouvernement du Royaume-Uni transmettra à l'Organisation tous les documents qui auront été déposés ou reçus par le Gouvernement du Royaume-Uni aux termes de la présente Convention.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leurs signatures à la présente Convention.

Fait à Londres, ce dix juin 1948, en un seul exemplaire, en anglais et en français, chacun de ces textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Argentine :

A. J. ODDERA.
JUAN EUGENIO PEFFABET.
J. MARTINEZ-VIVOT.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie :

NORMAN G. ROSKRUGE.
SYDNEY POLLOCK.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement Belge :

G. BERTRAND.
F. VAN GOOL.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des États-Unis de Brésil :

GUSTAVO GOULART.
ANTONIO ALVES CAMARA
PAULO NOGUEIRA PENIDO.
J. C. REGO MONTEIRO.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Canada :

J. LÉGER.
H. V. ANDERSON.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Chili :

K. OLSEN.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République de Chine :

T.H.CHENG.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Danemark :

OVE NIELSEN.
AAGE H. LARSEN.
A. POULSEN.
A. BACHE.
T. C. CHRISTENSEN.
TH. PETERSEN.
J. KASTRUP OLSEN.
HARRY EM RASMUSSEN.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement d'Égypte :

C. C. FANOUS.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

WILLIAM SÖDERMAN.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République française :

G. ANDUZE-FARIS.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la Grèce :

A. BACHAS.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement d'Islande :

STEFAN THORVARDSSON.

(Subject to ratification.)

Pour le Gouvernement de l'Inde :

V. K. KRISHNA MENON.

W. A. MASTER.

T. B. BOSE.

S. A. T. BULLOCK.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Irlande :

DENIS DEVLIN.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République italienne :

GIULIO INGIANNI.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Pays-Bas :

P. S. VANT HAAFF.

A. VAN ANROOY.

D. HUDIG.

E. SMIT FZN.

G. J. BARENDSE.

T. M. PELLINKHOF.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de Nouvelle-Zélande :

EDWARD BROWN.

V. G. BOIVIN.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la Norvège :

E. BRYN.

J. SCHÖNHEYDER.

CHR. MEYER.

JOHS. E. JOHANSEN.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement du Pakistan :

HABIB I. RAHIMTOOLA.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République du Panamá :

E. A. MORALES.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des Philippines :

R. J. FERNANDEZ.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République de Pologne :

H. BORAKOWSKI.

C. ANTKOWIAK.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la République du Portugal :

JOAO DE DEUS RAMOS.

JOSE C. DA ROCHA.

RAUL ALBERTO SOARES DA COSTA.

ALFREDO DE OLIVEIRA BAPTISTA.

LUIZ ARMANDO DE LOURA.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de la Suède :

HJALMAR SJÖHOIM.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Union Sud-Africaine :

R. GOUGH PALMER.

G. A. CHETTLE.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes :

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni :

JOHN ANDERSON.

GILMOUR JENKINS.

N. A. GUTTERY.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

JOSEPH F. FARLEY.

JESSE E. SAUGSTAD.

(Subject to acceptance.)

Pour le Gouvernement de Yougoslavie :

CHAPITRE I. — DISPOSITIONS GENERALES**PARTIE A.—APPLICATION, DEFINITIONS, ETC.****Règle 1.***Application*

(a) Sauf disposition expresse contraire, le présent Règlement s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux.

(b) Chacun des Chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

Règle 2.*Définitions*

Pour l'application des présentes Règles, sauf disposition expresse contraire :

- (a) l'expression " Règles " désigne les Règles auxquelles se réfère l'Article I (a) de la présente Convention.
- (b) l'expression " Administration " désigne le Gouvernement du pays où le navire est immatriculé.
- (c) " Approuvé " signifie approuvé par une Administration.
- (d) par " voyage international " il faut comprendre un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement; et à cet égard tout territoire des relations internationales duquel un Gouvernement contractant est chargé ou qui est placé sous l'Administration de l'Organisation des Nations-Unies est considéré comme un pays distinct.
- (e) un passager s'entend de toute personne autre que :
 - (i) le Capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et
 - (ii) les enfants de moins d'un an.
- (f) un navire à passagers est un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- (g) un navire de charge est tout navire autre qu'un navire à passagers.
- (h) l'expression " navire-citerne " désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.
- (i) l'expression " navire neuf " désigne un navire dont la quille a été posée le jour de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement.
- (j) l'expression " navire existant " désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.
- (k) un mille est égal à 1,852 mètres (ou 6,080 pieds).

Règle 3.*Exceptions*

(a) Sauf disposition expresse contraire, les présentes Règles ne s'appliquent pas :

- (i) aux navires de guerre et aux transports de troupes,
- (ii) aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute,
- (iii) aux navires sans moyen de propulsion mécanique,
- (iv) aux navires en bois de construction primitive, tels que dhows, jonques, etc.,
- (v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial,
- (vi) aux navires de pêche.

(b) Nonobstant toutes dispositions des présentes Règles, aucune de leurs stipulations ne doit s'appliquer aux navires circulant uniquement sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord, et sur les eaux qui les relient entre eux, ou en sont tributaires, limitées à l'Est, par le débouché du Canal Lachine à Montréal, dans la Province de Québec, Canada.

Règle 4.*Exemptions*

(a) Si par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux, est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une quelconque des dispositions des présentes Règles, à condition qu'il se conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'Administration, sont suffisantes pour en assurer la sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

(b) Toute Administration doit soumettre à l'Organisation, à la date la plus rapprochée possible du 1^{er} janvier de chaque année, un rapport indiquant le nombre de voyages de cette nature pour lesquels ont été accordées des exemptions au cours de l'année civile précédente.

Règle 5.*Equivalences*

(a) Lorsque, dans les présentes Règles, il est prévu que l'on doit placer ou avoir à bord une installation, un dispositif ou un appareil quelconque, ou un certain type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou encore lorsqu'il est prévu qu'une disposition particulière doit être adoptée, toute Administration peut accepter en substitution toute autre installation, dispositif ou appareil, ou tout type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou tout autre arrangement, à la condition que cette Administration estime, à la suite d'essais appropriés, que l'installation, le dispositif ou l'appareil, ou le type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou la disposition substituée, a une efficacité au moins égale à celle qui est spécifiée dans les présentes Règles.

(b) Toute Administration qui accepte dans ces conditions la substitution d'une installation, d'un dispositif ou d'un appareil nouveau, ou d'un nouveau type d'installation, de dispositif ou d'appareil, ou d'une nouvelle disposition, doit en donner connaissance à l'Organisation et, sur demande, lui en communiquer la description détaillée en même temps qu'un rapport sur les essais effectués.

PARTIE B.—VISITES ET CERTIFICATS

Règle 6.

Inspections et Visites

L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des prescriptions des présentes Règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé. Toutefois, le Gouvernement de chaque pays peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par lui. Dans tous les cas, le Gouvernement intéressé se porte garant de l'intégrité et de l'efficacité de l'inspection et de la visite.

Règle 7.

Inspections initiales et subséquentes des Navires à Passagers

(a) Tout navire à passagers doit être soumis aux visites définies ci-dessous :

- (i) Une visite effectuée avant la mise en service du navire.
- (ii) Une visite périodique effectuée tous les 12 mois.
- (iii) Des visites supplémentaires le cas échéant.

(b) Les visites spécifiées ci-dessus doivent être effectuées comme suit :

- (i) *La visite effectuée avant la mise en service du navire doit comprendre une inspection complète de sa structure, de ses machines, du matériel d'armement, y compris une visite à sec de la carène, ainsi qu'une visite intérieure et extérieure des chaudières. Cette visite doit être effectuée de façon à assurer que les dispositions générales, les matériaux et les échantillons de la structure, des chaudières et de leurs auxiliaires, des machines principales et auxiliaires, des installations électriques, des appareils de radio, des engins de sauvetage, des dispositifs de détection et d'extinction d'incendie, et de toute autre partie de l'armement, soient intégralement conformes aux prescriptions de la présente Convention, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de cette Convention, par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être effectuée de façon à assurer que l'état de toutes les parties du navire et de son armement soit à tous égards satisfaisant.*

- (ii) *La visite périodique* doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières, des machines et de l'armement, y compris une visite à sec de la carène. Cette visite doit être effectuée de façon à garantir qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les appareils de radio, les engins de sauvetage, les dispositifs de détection et d'extinction d'incendie et autres parties de l'armement, le navire est dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il répond aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions de toutes lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.
- (iii) *Une visite générale*, ou partielle, selon le cas, doit être effectuée chaque fois que se produit un accident ou qu'il se révèle un défaut affectant la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégrité des engins de sauvetage ou autres appareils, ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit être effectuée de façon à garantir que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et leur exécution sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire répond à tous égards aux prescriptions de la présente Convention ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres, et règlements promulgués par l'Administration pour l'application de la présente Convention.
- (c) (i) Les lois, décrets, ordres et règlements mentionnés au paragraphe (b) doivent être tels, à tous égards, qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné.
- (ii) Ces lois, décrets, ordres et règlements doivent, entre autres, fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les épreuves de pression et les intervalles entre deux épreuves consécutives.
- (d) Les chaudières principales et auxiliaires, les, connexions, les réservoirs et les caisses, ainsi que le tuyautage de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir avec succès une épreuve hydraulique à l'état de neuf. Les tuyaux de vapeur de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur doivent subir des épreuves hydrauliques périodiques.

Règle 8.

Visites des Engins de Sauvetage et autres parties de l'Armement des Navires de Charge

A bord des navires de charge, les engins de sauvetage et les dispositifs d'extinction d'incendie auxquels s'appliquent les Chapitres II et III des présentes Règles, doivent être soumis à une inspection avant et après la mise

en service, semblable à celle prévue par les dispositions du paragraphe (a) de la Règle 7, pour les navires à passagers, sauf à remplacer 12 mois par 24 mois à l'alinéa (ii) du paragraphe (a), et au paragraphe (b), de la Règle dans la mesure où elle se rapporte aux engins de sauvetage et aux dispositifs d'extinction d'incendie. Les feux et les dispositifs portés par le navire pour l'émission de signaux sonores, et de signaux de détresse, doivent également être soumis à ces visites en vue de garantir qu'ils répondent absolument aux dispositions de la présente Convention et aux Règles Internationales pour la prévention des Abordages.

Règle 9.

Visites des Installations radiotélégraphiques des Navires de Charge

A bord des navires de charge, les installations de radio auxquelles s'applique le Chapitre IV des présentes Règles doivent être soumises aux visites avant et après la mise en service, prévues par les paragraphes (a) et (b) de la Règle 7 pour les navires à passagers, dans la mesure où cette Règle vise les installations radiotélégraphiques.

Règle 10.

Maintien des Conditions après Visite

Après l'une quelconque des visites prévues aux Règles 7, 8 ou 9, aucun changement ne doit être apporté sauf autorisation de l'Administration aux dispositions de structure, aux machines, à l'armement, faisant l'objet de la visite.

Règle 11.

Délivrance de Certificats

- (a) (i) Un certificat dit Certificat de Sécurité doit être délivré après inspection et visite à un navire à passagers qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions des Chapitres II, III et IV, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (ii) Un certificat dit Certificat de Sécurité de Matériel d'Armement doit être délivré, après inspection, au navire de charge qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions applicables des Chapitres II et III, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iii) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotélégraphique doit être délivré après inspection au navire de charge, muni d'une installation radiotélégraphique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.
- (iv) Un certificat dit Certificat de Sécurité Radiotéléphonique doit être délivré, après inspection, au navire de charge, muni d'une installation radiotéléphonique, qui satisfait d'une manière effective aux prescriptions du Chapitre IV et à toutes autres prescriptions applicables des présentes Règles.

- (v) Un certificat dit Certificat d'Exemption doit être délivré à tout navire auquel une exemption est accordée par un Gouvernement Contractant pour l'application et en conformité des prescriptions de l'une quelconque des présentes Règles.
- (vi) Des Certificats de Sécurité, des Certificats de Sécurité Radiotélégraphique, des certificats de Sécurité Radiotéléphonique, des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement, et des Certificats d'Exemption doivent être délivrés soit par le Gouvernement du pays dans lequel le navire est immatriculé, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par ce Gouvernement. Dans tous les cas, ce Gouvernement assume l'entière responsabilité du certificat.

(b) Nonobstant toute autre prescription de la présente Convention, tout certificat délivré par application et en conformité des prescriptions de la Convention Internationale pour la sauvegarde de la Vie humaine en mer, 1929, qui est valable lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention pour l'Administration qui a délivré le certificat, restera valable jusqu'à la date de son expiration aux termes de l'Article 52 de ladite Convention de 1929.

Règle 12.

Délivrance d'un Certificat par un autre Gouvernement.

Un Gouvernement Contractant peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les exigences des présentes Règles sont satisfaites, peut délivrer à ce navire des certificats en conformité avec les présentes Règles. Tout certificat ainsi délivré doit porter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du Gouvernement du pays où le navire est immatriculé. Ce Certificat a la même valeur que le certificat délivré conformément à la Règle 11, et doit être accepté de la même façon.

Règle 13.

Durée de Validité des Certificats.

(a) Aucun certificat ne doit être délivré pour une durée de plus de douze mois, à l'exception des Certificats de Sécurité de Matériel d'Armement qui ne doivent pas être délivrés pour une durée de plus de 24 mois.

(b) Si, à la date d'expiration de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port du pays où il est immatriculé, la validité du certificat peut être prorogée par un fonctionnaire dûment autorisé du pays où il est immatriculé; une telle prorogation ne doit, toutefois, être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage de retour au pays dans lequel il est immatriculé, et seulement dans le cas où cette mesure apparaîtra comme opportune et raisonnable.

(c) Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de cinq mois, et un navire auquel cette prorogation aura été accordée ne sera pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son retour dans le pays dans lequel il est immatriculé, de quitter à nouveau ce pays sans avoir obtenu un nouveau certificat.

(d) Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente Règle peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat.

Règle 14.

Type des Certificats.

(a) Tous les certificats doivent être rédigés dans la langue ou les langues officielles du pays par lequel ils sont délivrés.

(b) Le type des certificats doit être conforme aux modèles donnés à l'Annexe des présentes Règles. La disposition typographique des modèles de certificats doit être reproduite exactement dans les certificats délivrés, ou dans les copies certifiées conformes, et les indications portées sur les certificats délivrés, ou sur les copies certifiées conformes, doivent être écrites en caractères romains et en chiffres arabes.

Règle 15.

Affichage des Certificats.

Tous les certificats, ou leur copie certifiée conforme, délivrés en vertu des présentes Règles, à l'exception des Certificats d'Exemption, ou de leur copie certifiée conforme, doivent être affichés sur le navire, à un endroit bien en vue et d'accès facile.

Règle 16.

Acceptation des Certificats.

Les certificats délivrés au nom d'un Gouvernement Contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements Contractants pour tout ce qui fait l'objet de la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci à leurs propres navires.

Règle 17.

Avenant au Certificat.

(a) Si au cours d'un voyage particulier le nombre des personnes présentes à bord d'un navire est inférieur au nombre total indiqué sur le Certificat de Sécurité et, si par suite ce navire a la faculté, conformément aux prescriptions des présentes Règles, d'avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par le Gouvernement, le fonctionnaire, la personne ou l'organisme mentionnés à la Règle 11 et à la Règle 13.

(b) Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions des présentes Règles. Il doit être annexé au Certificat et lui être substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Règle 18.*Contrôle*

Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la Règle 11 ou de la Règle 12 est sujet, dans les ports des autres Gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces Gouvernements, dans la limite où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valable, et, si nécessaire, de s'assurer que le navire est dans un état de navigabilité correspondant en substance aux indications de ce certificat. Ce certificat doit être accepté, à moins que, de l'avis du fonctionnaire qui effectue le contrôle, l'état de navigabilité du navire ne corresponde pas en substance aux indications de ce certificat, et que le navire ne puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans ce cas il doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où ce contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant ce contrôle doit informer immédiatement et par écrit le Consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il sera fait rapport des faits à l'Organisation.

Règle 19.*Bénéfice de la Convention.*

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'aucun navire, s'il ne possède pas les certificats voulus, non périmés.

PARTIE C.—ACCIDENTS

Règle 20.*Accidents.*

(a) Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident important survenu en mer à un de ses navires tombant sous le coup de la présente Convention. Cette enquête doit avoir pour objet, entre autres, de déterminer s'il convient d'apporter des modifications aux Règles.

(b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toutes informations pertinentes sur ces accidents. Aucun rapport ou recommandation de l'Organisation basé sur ces informations ne doit révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause, ni en aucune manière imputer la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne, ou laisser présumer leur responsabilité.

CHAPITRE II. — CONSTRUCTION

PARTIE A.—GÉNÉRALITES

Règle 1.

Application.

(a) (i) Le présent Chapitre s'applique aux navires neufs sauf dans les cas où il en est expressément disposé autrement.

(ii) Dans le cas de navires à passagers et de navires de charge existants ne satisfaisant pas déjà aux dispositions du présent Chapitre relatives aux navires neufs, les mesures à prendre pour chaque navire seront déterminées par l'Administration du pays auquel il appartient, de manière à accroître la sécurité sur les points où cela sera pratiquement réalisable et raisonnable.

(b) Pour l'application de ce Chapitre :

(i) Un navire à passagers neuf est, soit un navire à passagers dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, ou postérieurement, soit un navire de charge qui est transformé pour être affecté à un service de passagers à cette date ou postérieurement. Tous les autres navires à passagers sont considérés comme navires à passagers existants.

(ii) Un navire de charge neuf est un navire de charge dont la quille a été posée à la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou postérieurement à cette date.

(c) L'Administration, si elle considère que le parcours et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent Chapitre n'est ni raisonnable, ni nécessaire, peut exempter de cette prescription des navires déterminés ou des catégories de navires, appartenant à son pays, qui au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Ce paragraphe ne doit pas s'appliquer aux navires mentionnés au paragraphe (d) de la présente Règle.

(d) Si un navire à passagers est autorisé, en vertu du Chapitre III, Règle 22, à transporter un nombre de personnes supérieur à celui que peuvent recevoir ses embarcations de sauvetage, il doit se conformer aux règles spéciales de cloisonnement faisant l'objet de la Règle 5 (e), et aux dispositions spéciales connexes relatives à la perméabilité faisant l'objet de la Règle 4 (d), à moins que, compte tenu de la nature et des conditions de voyage, l'Administration considère comme suffisante l'application des autres dispositions des Règles du présent Chapitre.

(e) Dans le cas de navires à passagers qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, exempter ceux de ces navires qui appartiennent à son pays de l'application des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :

- (i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives à la construction.
- (ii) Des mesures doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui devront s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui pourraient être directement intéressés de ces passagers.

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention, le Règlement de Simla de 1931 doit demeurer en vigueur entre les pays ayant souscrit à ce Règlement jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions établies en vertu du paragraphe (e) (ii) de la Règle 1 des présentes Règles.

Règle 2.

Définitions.

Dans ce Chapitre, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement :

(a) (i) *La ligne de charge de compartimentage* est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.

(ii) *La ligne de charge maximum de compartimentage* est la flottaison qui correspond au tirant d'eau le plus élevé.

(b) *La longueur du navire* est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(c) *La largeur du navire* est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximum de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.

(d) *Le pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent les cloisons étanches transversales.

(e) *La ligne de surrimerion* est une ligne tracée sur le bordé, à 76 millimètres (ou 3 pouces) au moins, au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.

(f) *Le tirant d'eau* est la distance verticale du tracé de la quille hors membres au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.

(g) *La perméabilité* d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper.

Le volume d'un espace qui s'étend au-dessus de la ligne de surrimerion sera mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.

(h) *La tranche des machines* s'étend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de surrimerion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons étanches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires relatives à la propulsion, les chaudières, s'il y en a, et toutes les soutes à charbon permanentes.

Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut définir les limites des tranches des machines.

(i) *Les espaces à passagers* sont ceux qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers, à l'exclusion des soutes à bagage, des magasins, des soutes à provisions, à colis postaux et à dépêches.

Pour l'application des prescriptions des Règles 4 et 5, les espaces prévus en dessous de la ligne de surimmersion pour le logement et l'usage de l'équipage, seront considérés comme espaces à passagers.

(j) Dans tous les cas, *les volumes* doivent être calculés hors membres.

PARTIE B.—CLOISONNEMENT ET STABILITÉ

(La partie B s'applique seulement aux navires à passagers à l'exception de la Règle 18 qui s'applique également aux navires de charge).

Règle 3.

Longueur envahissable.

(a) Pour chaque point de la longueur du navire la longueur envahissable doit être déterminée par une méthode de calcul tenant compte des formes, du tirant d'eau et des autres caractéristiques du navire considéré.

(b) Pour un navire dont les cloisons transversales étanches sont limitées par un pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en un point donné est la portion maximum de la longueur du navire, ayant pour centre le point considéré et qui peut être envahie par l'eau dans l'hypothèse des conditions définies par la Règle 4, sans que le navire s'immerge au-delà de la ligne de surimmersion.

(c) (i) Pour un navire n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, la longueur envahissable en chaque point peut être déterminée en considérant une ligne de surimmersion continue qui n'est en aucun point à moins de 76 millimètres (ou 3 pouces) au-dessous de la partie supérieure du pont (en abord) jusqu'où les cloisonnements en question et le bordé extérieur sont maintenus étanches.

(ii) Si ne parte de la ligne de surimmersion considérée est sensiblement au-dessous du pont jusqu'où les cloisonnements sont prolongés, l'Administration peut autoriser des dérogations dans une certaine limite, pour l'étanchéité des partis du cloisonnement qui sont au-dessus de la ligne de surimmersion et immédiatement au-dessous du pont le plus élevé.

Règle 4.

Perméabilité

(a) Les hypothèses visées à la Règle 3 sont relatives aux perméabilités des volumes limités à la partie haute par la ligne de surimmersion.

Dans la détermination des longueurs envahissables, on adopte une perméabilité moyenne uniforme pour l'ensemble de chacune des trois régions suivantes du navire, limitées à la partie haute par la ligne de surimmersion :

- (i) la tranche des machines, comme définie par la Règle 2;
- (ii) la partie du navire à l'avant de la tranche des machines;
- (iii) la partie du navire à l'arrière de la tranche des machines.

(b) (i) Pour les navires à vapeur, la perméabilité moyenne uniforme de la tranche des machines sera calculée par la formule :

$$80 + 12 \cdot 5 \left(\frac{a - c}{v} \right)$$

dans laquelle

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

c = volume des entreponts affectés aux marchandises, au charbon ou aux provisions de bord, qui sont situés au-dessous de la ligne de surimmersion et compris dans la tranche des machines;

v = volume total de la tranche des machines au-dessous de la ligne de surimmersion.

(ii) Pour les navires mus par moteurs à combustion interne, la perméabilité moyenne uniforme sera égale à la valeur donnée par la formule précédente augmentée de 5.

(iii) Lorsqu'on pourra établir, à la satisfaction de l'Administration, que la perméabilité moyenne déterminée par un calcul direct est moindre que celle qui résulte de la formule, on pourra substituer à cette dernière la perméabilité calculée directement. Pour se calcul direct, la perméabilité des espaces affectés aux passagers, définis par la Règle 2 sera prise égale à 95, celle des espaces affectés aux marchandises, au charbon et aux provisions de bord, égale à 60, et celle du double-fond, des soutes à combustible liquide et autres liquides sera fixée aux valeurs approuvées dans chaque cas par l'Administration.

(c) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (d) ci-après, la perméabilité moyenne uniforme sur toute la longueur du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, sera déterminée par la formule :

$$63 + 35 \frac{a}{v}$$

dans laquelle :

a = volume des espaces à passagers, suivant la définition de la Règle 2, qui sont situés sous la ligne de surimmersion, en avant (ou en arrière) de la tranche des machines;

v = volume total de la partie du navire au-dessous de la ligne de surimmersion et en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

(d) Dans le cas d'un navire autorisé, aux termes de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter un nombre de personnes supérieur à la capacité de ses embarcations, et qui doit, aux termes du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre, satisfaire à des dispositions spéciales, la perméabilité moyenne dans toutes les parties du navire en avant (ou en arrière) de la tranche des machines doit être déterminée par la formule :

$$95 - 35 \frac{b}{v}$$

dans laquelle :

b = le volume des espaces situés en avant (ou en arrière) de la tranche des machines, au-dessous de la ligne de surimmersion et au-dessus de la partie supérieure des varangues, du double-fond ou des peaks, selon le cas, et propres à servir de cales à marchandises, de soutes à charbon ou à combustible liquide, de magasins à provisions de bord, de soutes à bagages, à dépêches et colis postaux, de puits aux chaînes et de citernes à eau douce;

v = le volume total de la partie du navire située au-dessous de la ligne de surimmersion en avant (ou en arrière) de la tranche des machines.

Dans le cas de navires assurant des services au cours desquels les cales à marchandises ne sont généralement pas occupées par de fortes quantités de marchandises, il ne doit pas être tenu compte des espaces réservés aux marchandises dans le calcul de " b. "

(e) Dans le cas de dispositions peu usuelles, l'Administration peut admettre ou exiger le calcul direct de la perméabilité moyenne pour les parties situées à l'avant et à l'arrière de la tranche des machines. Afin de permettre ce calcul, la perméabilité des espaces à passagers, tels qu'ils sont définis au paragraphe (i) de la Règle 2, sera prise égale à 95, celle de la tranche des machines à 80, celle de toutes les soutes à marchandises, à charbon et des magasins à 60, et celle des doubles-fonds, des soutes à combustible et autres liquides, à un chiffre qui peut être dans chaque cas approuvé par l'Administration.

(f) Si un compartiment, dans un entrepont, entre deux cloisons étanches transversales, renferme un espace affecté aux passagers ou à l'équipage, on considérera comme espace à passagers l'ensemble de ce compartiment, en déduisant, toutefois, tout espace affecté à un autre service qui serait complètement entouré de cloisons métalliques permanentes. Si, cependant, l'espace en question affecté aux passagers ou à l'équipage est lui-même complètement entouré de cloisons métalliques permanentes, on ne comptera que cet espace comme espace à passagers.

Règle 5.

Longueur admissible des Compartiments

(a) Les navires doivent être compartimentés aussi efficacement que possible eu égard à la nature du service auquel ils sont destinés. Le degré de compartimentage doit varier avec la longueur du navire et le service auquel le navire est destiné, de telle manière que le degré de compartimentage le plus élevé corresponde aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

(b) *Facteur de cloisonnement.* — La longueur maximum admissible pour le compartiment ayant son centre en un point quelconque de la longueur d'un navire, se déduit de la longueur envahissable, en multipliant celle-ci par un facteur approprié dit *facteur de cloisonnement*.

Le facteur de cloisonnement doit dépendre de la longueur du navire, et pour une longueur donnée, varier selon la nature du service pour lequel le navire est prévu. Ce facteur doit décroître d'une façon régulière et continue :

(i) à mesure que la longueur du navire augmente,
et

(ii) depuis un facteur A applicable aux navires essentiellement affectés au transport des marchandises, jusqu'à un facteur B applicable aux navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Les variations des facteurs A et B sont données par les formules (I) et (II) suivantes, dans lesquelles L est la longueur du navire définie par la Règle 2 :

L en mètres

$$A = \frac{58,2}{L - 60} + 0,18 \quad (L = 131 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$A = \frac{190}{L - 198} + 0,18 \quad (L = 430 \text{ et au-dessus}) \dots \dots \dots (I)$$

L en mètres

$$B = \frac{30,3}{L - 42} + 0,18 \quad (L = 79 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$B = \frac{100}{L - 138} + 0,18 \quad (L = 260 \text{ et au-dessus}) \dots \dots \dots (II)$$

(c) *Critérium de Service.* — Pour un navire de longueur donnée, le facteur de cloisonnement approprié est déterminé à l'aide de la valeur du Critérium de Service (appelé ci-après Critérium), donné par les formules III et IV ci-après, dans lesquelles :

C = le Critérium;

L = la longueur du navire, définie par la Règle 2;

M = le volume de la tranche des machines, défini par la Règle 2, mais en y ajoutant le volume de toutes les soutes permanentes à combustible liquide, situées hors du double-fond et en avant ou en arrière de la tranche des machines;

P = le volume total des espaces à passagers au-dessous de la ligne de surimmersion d'après la définition de la Règle 2;

V = le volume total du navire au-dessous de la ligne de surimmersion;

P₁ = le produit KN;

N = le nombre de passagers pour lequel le navire est destiné à être autorisé;

K = 0,056 L, si L et V sont mesurés en mètres et mètres cubes respectivement (0,6 L, si L et V sont mesurés en pieds et pieds cubes respectivement).

Si la valeur du produit KN est plus grande que la valeur de la somme de P et du volume total réel affecté aux passagers, au-dessous de la ligne de surimmersion, on peut prendre pour P₁ le plus grand des deux nombres correspondant à la somme mentionnée ci-dessus d'une part, et à la valeur de 2/3 de KN d'autre part.

Si P₁ est plus grand que P on aura

$$C_s = 72 \frac{M + 2P_1}{V + P_1 - P} \dots \dots \dots (III)$$

et dans les autres cas

$$C_s = 72 \frac{M + 2P}{V} \dots \dots \dots (IV)$$

Dans le cas des navires n'ayant pas de pont de cloisonnement continu, on calculera les volumes jusqu'à la ligne de surimmersion effectivement considéré dans le calcul de la longueur envahissable.

(d) *Prescriptions pour le Compartimentage des navires autres que ceux visés par le paragraphe (e) de la présente Règle.* — (i) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule I; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur B donné par la formule II; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre 23 et 123, par un facteur F obtenu par interpolation linéaire, à l'aide de la formule:

$$F = A - \frac{(A - B)(C_s - 23)}{100} \dots \dots \dots (V)$$

Si le facteur F est inférieur à 0,40 et s'il est établi, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est pratiquement impossible d'adopter ce facteur pour un compartiment de la tranche des machines du navire considéré, le cloisonnement de ce compartiment peut être déterminé avec un facteur plus élevé, pourvu, toutefois, que ce facteur ne soit pas supérieur à 0,40.

(ii) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds), mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S donnée par la formule:

$$S = \frac{3574 - 25L}{13} \text{ (L en mètres)} \quad \frac{9382 - 20L}{34} \text{ (L en pieds)}$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur B donné par la formule (II); enfin, celui de ceux dont le critérium est compris entre S et 123, par un facteur obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur B, au moyen de la formule:

$$F = 1 - \frac{(1 - B)(C_s - S)}{123 - S} \dots \dots \dots (VI)$$

(iii) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 79 mètres (ou 260 pieds), dont le critérium est moindre que S, et de tous les navires ayant moins de 79 mètres (ou 260 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins que, dans l'un ou l'autre cas il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans une partie quelconque du navire; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances.

(iv) Les prescriptions de l'alinéa (d) (iii) s'appliqueront également, quelle que soit leur longueur, aux navires qui seront prévus pour porter un nombre de passagers dépassant douze (12), mais ne dépassant pas le plus petit des deux nombres.

$$\frac{L^2}{650} \text{ (L en mètres)} = \frac{L^2}{7,000} \text{ (L en pieds)} \text{ ou } 50$$

(e) Règles spéciales de compartimentage des navires autorisés, en vertu de la Règle 22 du Chapitre III, à transporter nombre de personnes supérieur au nombre que peuvent recevoir leurs embarcations de sauvetage et tenus, aux termes du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent Chapitre, de se conformer à des dispositions spéciales.

(1) (a) Dans le cas de navires essentiellement destinés au transport de passagers, le compartimentage en arrière de la cloison d'abordage doit être déterminé par le facteur 0,50, ou par un facteur déterminé conformément aux paragraphes (c) et (d) de la présente Règle, s'il est inférieur à 0,50.

(b) Si, dans le cas de navires de ce genre, d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), l'Administration reconnaît qu'il serait impossible d'appliquer un tel facteur à un compartiment, elle peut tolérer que la longueur de ce compartiment soit déterminée par un facteur supérieur, à condition que le facteur employé soit le plus faible qu'il est pratiquement possible et raisonnable d'adopter dans les circonstances envisagées.

(ii) Si, dans le cas d'un navire quelconque, qu'il soit d'une longueur inférieure à 91,5 m. (ou 300 pieds), ou non, la nécessité de transporter de fortes quantités de marchandises ne permet pas, en pratique, d'exiger que le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage soit déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50, le degré de compartimentage applicable sera déterminé conformément aux alinéas (a) à (e) suivants, étant entendu, toutefois, que l'Administration pourra admettre, si elle estime peu raisonnable d'insister pour une application stricte à quelque égard que ce soit, toute autre disposition de cloisons étanches se justifiant par ses qualités, et ne diminuant pas l'efficacité générale du compartimentage.

(a) Les dispositions du paragraphe (c) de la présente Règle, relatives au Critérium de Service, doivent s'appliquer; toutefois, pour le calcul de la valeur de P, K doit avoir, pour les passagers en couchettes, la plus grande des deux valeurs suivantes, soit la valeur déterminée au paragraphe (c) de la présente Règle, soit 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes), et, pour les passagers non pourvus de couchettes, une valeur de 3,55 mètres cubes (ou 125 pieds cubes).

(b) Le facteur B au paragraphe (b) de la présente Règle doit être remplacé par le facteur BB, déterminé selon la formule suivante:

L en mètres

$$BB = \frac{17,6}{L - 33} + 0,20 \quad (L = 55 \text{ et au-dessus})$$

L en pieds

$$BB = \frac{57,6}{L - 108} + 0,20 \quad (L = 180 \text{ et au-dessus})$$

(c) Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage des navires ayant une longueur de 131 mètres (ou 430 pieds) et au-dessus, et dont le critérium est au plus égal à 23, doit être déterminé par le facteur A donné par la formule (I) figurant au paragraphe (b) de la présente Règle; celui de ceux qui ont un critérium au moins égal à 123, par le facteur BB, donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) ci-dessus; enfin, celui de ceux qui ont un critérium compris entre les facteurs A et BB à l'aide de la formule,

$$F = A - \frac{(A - BB) \cdot (C_s - 23)}{100}$$

sous réserve que, si le facteur F ainsi obtenu est inférieur à 0,50, le facteur à employer sera le moindre des deux nombres, soit 0,50, soit un facteur calculé conformément aux dispositions du paragraphe (d) (i) de la présente Règle.

- (d) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, dont le critérium aura la valeur S_1 donnée par la formule :

$$S_1 = \frac{3712 - 25L}{19} \quad (L \text{ en mètres})$$

$$S_1 = \frac{1950 - 4L}{10} \quad (L \text{ en pieds})$$

doit être déterminé par un facteur égal à l'unité; celui de ceux dont le critérium est égal ou supérieur à 123, par le facteur BB donné par la formule figurant à l'alinéa (ii) (b) du présent paragraphe, enfin celui de ceux dont le critérium est compris entre S_1 et 123 par le facteur F obtenu par interpolation linéaire entre l'unité et le facteur BB, au moyen de la formule :

$$F = 1 - \frac{(1 - BB)(C_s - S_1)}{123 - S_1}$$

sous réserve que, si dans chacun des deux derniers cas, le facteur ainsi obtenu est inférieur à 0,5 le cloisonnement puisse être déterminé par un facteur ne dépassant pas 0,50.

- (e) *Le cloisonnement en arrière de la cloison d'abordage* des navires ayant moins de 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, mais pas moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur (et dont le critérium est moindre que S_1 , et celui de tous les navires ayant moins de 55 mètres (ou 180 pieds) de longueur, doit être déterminé par un facteur égal à l'unité, à moins qu'il ne soit établi à la satisfaction de l'Administration qu'il est pratiquement impossible de maintenir ce facteur dans des compartiments particuliers; dans ce cas, l'Administration pourra accorder des tolérances en ce qui concerne ces compartiments, dans la mesure qui lui paraîtra justifiée par les circonstances, à condition toutefois que le compartiment extrême arrière et le plus grand nombre possible des compartiments avant (compris entre la cloison d'abordage et l'extrémité arrière de la tranche des machines) n'aient pas une longueur dépassant la longueur admissible.

Règle 6.

Prescriptions spéciales relatives au Compartimentage

(a) Quand, dans une ou plusieurs régions du navire, les cloisons étanches sont prolongées jusqu'à un pont plus élevé que sur le reste du navire et qu'on désire bénéficier de cette extension des cloisons en hauteur, on peut, pour calculer la longueur envahissable, utiliser des lignes de surimmersion séparées, pour chacune de ces régions du navire, à condition :

- (i) que la muraille du navire s'étende sur toute la longueur du navire jusqu'au pont correspondant à la ligne de surimmersion la

plus haute et que toutes les ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de ce pont sur toute la longueur du navire soient considérées comme étant, au regard de la Règle 13, au-dessous de la ligne de surimmersion.

- (ii) quel les deux compartiments adjacents à la "baïonnette" du pont de cloisonnement soient, chacun, dans les limites de la longueur admissible, correspondant à leurs lignes de surimmersion respectives, et qu'en outre, leurs longueurs combinées n'excèdent pas le double de la longueur admissible calculée avec la ligne de surimmersion inférieure.

(b) (i) La longueur d'un compartiment peut dépasser la longueur admissible fixée par les prescriptions de la Règle 5, pourvu que la longueur de chacune des deux paires de compartiments adjacents, comprenant chacune le compartiment en question, ne dépasse ni la longueur envahissable, ni deux fois la longueur admissible.

(ii) Si l'un des deux compartiments adjacents est situé dans la tranche des machines et le second en dehors de la tranche des machines, et si la perméabilité moyenne de la portion du navire ou le second est situé n'est pas la même que celle de la tranche des machines, la longueur combinée des deux compartiments doit être fixée en prenant pour base la moyenne des perméabilités des deux portions du navire auquel les compartiments en question appartiennent.

(iii) Lorsque les deux compartiments adjacents ont des facteurs de cloisonnement différents, la longueur combinée de ces deux compartiments doit être déterminée proportionnellement.

(c) Pour les navires d'au moins 131 mètres (ou 430 pieds) de longueur, une des cloisons principales transversales en arrière de la cloison d'abordage doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant au plus égale à la longueur admissible.

d) Une cloison transversale principale peut présenter une niche, pourvu qu'aucun point de la niche ne dépasse, vers l'extérieur du navire, deux surfaces verticales menées de chaque bord à une distance du bordé égale à $1/5^{\text{ème}}$ de la largeur du navire définie par la Règle 2, cette distance étant mesurée normalement au plan diamétral du navire et dans le plan de la ligne de charge maximum de compartimentage.

Si une partie d'une niche dépasse les limites ainsi fixées, cette partie sera considérée comme une baïonnette et on lui appliquera les règles du paragraphe suivant.

(e) Une cloison transversale principale peut être à baïonnette pourvu qu'elle satisfasse à l'une des conditions suivantes :

- (i) La longueur combinée des deux compartiments séparés par la cloison en question n'excède pas 90 pour cent de la longueur envahissable ou deux fois la longueur admissible, avec la réserve, toutefois, que pour les navires ayant un facteur de cloisonnement supérieur à 0,9 la longueur totale des deux compartiments en question ne dépasse pas la longueur admissible.
- (ii) Un compartimentage supplémentaire est prévu par le travers de la baïonnette pour maintenir le même degré de sécurité que si la cloison était plane.
- (iii) Le compartiment au-dessus duquel s'étend la baïonnette ne dépasse pas la longueur admissible correspondant à une ligne

de surimmersion prise 76 mm. (3 pouces) au-dessous de la baïonnette.

(f) Lorsqu'une cloison transversale principale présente une niche ou une baïonnette, on la remplacera, dans la détermination du cloisonnement, par une cloison plane équivalente.

(g) Si la distance entre deux cloisons transversales principales adjacentes, ou entre les cloisons planes équivalentes ou enfin la distance entre deux plans verticaux passant par les points les plus rapprochés des baïonnettes, s'il y en a, est inférieure à la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), une seule de ces cloisons sera acceptée comme faisant partie du cloisonnement du navire tel qu'il est prescrit par la Règle 5.

(h) Lorsqu'un compartiment principal étanche transversal est lui-même compartimenté, s'il peut être établi à la satisfaction de l'Administration que, dans l'hypothèse d'une avarie s'étendant sur la plus petite des deux longueurs 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 3 pour cent de la longueur du navire, ou 10,67 mètres (ou 35 pieds), l'ensemble du compartiment principal n'est pas envahi, une augmentation proportionnelle de la longueur admissible peut être accordée par rapport à celle qui serait calculée sans tenir compte du compartimentage supplémentaire. Dans ce cas, le volume de la réserve de flottabilité supposé intact du côté opposé à l'avarie ne doit pas être supérieur à celui qui est supposé intact du côté de l'avarie.

Règle 7.

Stabilité des navires en cas d'avarie

(a) Il devra être prévu, pour le navire intact, dans les diverses conditions d'exploitation, une stabilité telle, qu'après envahissement d'un compartiment principal quelconque restant dans la limite des longueurs envahissables, le navire, au stade final de l'envahissement, puisse satisfaire aux conditions définies ci-dessous.

Lorsque deux compartiments principaux adjacents sont séparés par un cloisonnement avec baïonnette répondant aux prescriptions de l'alinéa (e) (i) de la Règle 6, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec les deux compartiments adjacents supposés envahis.

Lorsque le facteur de compartimentage prévu est 0,5, ou moins, la stabilité à l'état intact doit être telle que le navire satisfasse à ces conditions, avec deux compartiments principaux adjacents quelconques envahis.

(b) (i) Les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle seront déterminées conformément aux paragraphes (c), (d) et (f) suivants, par des calculs tenant compte des proportions et des caractéristiques de base du navire, ainsi que de la disposition et de la configuration des compartiments ayant subi une avarie. Pour ces calculs, on considère le navire comme étant dans les plus mauvaises conditions de service possibles du point de vue de la stabilité.

(ii) Lorsqu'il est proposé d'installer des ponts, des doubles coques ou des cloisons longitudinales qui, sans être étanches, sont de nature à retarder sérieusement l'envahissement de l'eau, l'Administration doit donner accord sur la mesure dans laquelle ces dispositions sont de nature à influencer les résultats des calculs.

(c) Pour le calcul de la stabilité en cas d'avarie, on adoptera les perméabilités de volume et de surface suivantes :

<i>Espaces</i>	<i>Perméabilité</i>
Occupés par les marchandises, le charbon ou les magasins	60
Occupés par les locaux habités	95
Occupés par des machines	85
Destinés aux liquides	0 ou 95

les plus sévères.

(d) On suppose que les dimensions minima de l'avarie considérée sont en choisissant pour les deux derniers nombres celui qui entraîne les exigences les suivantes :

- (i) *Etendue longitudinale*: la plus petite des valeurs: 3,05 mètres (ou 10 pieds), plus 3 pour cent de la longueur du navire ou 10,67 mètres (ou 35 pieds).
- (ii) *Etendue transversale* (mesurée de la muraille du navire vers l'intérieur et perpendiculairement au plan diamétral au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage: une distance d'un cinquième de la largeur du navire, telle que définie dans la Règle 2.
- (iii) *Etendue verticale* de la face supérieure du double-fond jusqu'à la ligne de surimmersion.
- (iv) Si une avarie d'une étendue inférieure à celle indiquée dans les alinéas précédents (i), (ii) et (iii) entraîne des conditions plus sévères du point de vue la bande, ou de la hauteur métacentrique résiduelle, une telle avarie sera adoptée comme hypothèse des calculs.

(e) L'envahissement dissymétrique doit être réduit au minimum grâce à des dispositions convenables. Lorsque des traverses d'équilibrage sont prévues, leur disposition, ainsi que la valeur de la bande maxima avant équilibrage, doivent être acceptées par l'Administration. Une documentation convenable concernant l'usage de ces dispositions doit être fournie au Capitaine du navire.

(f) Le navire, dans sa situation définitive après avarie et après que les mesures d'équilibrage ont été prises, doit satisfaire aux conditions suivantes :

- (i) En cas d'envahissement symétrique, la hauteur métacentrique résiduelle devra être positive, sauf dans des cas particuliers pour lesquels l'Administration a la faculté d'accepter une hauteur métacentrique négative (navire droit) pourvu que la bande qui en résulte soit inférieure à sept degrés.
- (ii) Dans le cas d'un envahissement dissymétrique, la bande totale ne doit pas excéder sept degrés, sauf dans certains cas spéciaux, pour lesquels l'Administration peut autoriser une bande supplémentaire, résultant de l'envahissement dissymétrique, pourvu que, en aucun cas, la bande totale dans le stade final n'excède pas quinze degrés.
- (iii) En aucun cas, la ligne de surimmersion ne doit être immergée dans le stade final de l'envahissement. S'il est considéré comme probable, que la ligne de surimmersion se trouve im-

mergée au cours d'un stade intermédiaire de l'invasion, l'Administration peut exiger toutes études et dispositions qu'elle jugera nécessaires pour la sécurité du navire.

(g) Le Capitaine sera pourvu des données nécessaires pour assurer dans les conditions d'exploitation une stabilité à l'état intact suffisante pour permettre au navire de satisfaire aux conditions ci-dessus dans les hypothèses d'avarie les plus défavorables restant dans le cadre défini plus haut. Dans le cas de navires pourvus de traverses d'équilibrage, le Capitaine du navire doit être informé des conditions de stabilité dans lesquelles les calculs de la bande ont été effectués, et il doit être averti que si le navire se trouvait, à l'état intact, dans des conditions moins avantageuses, il pourrait prendre une bande trop importante en cas d'avarie.

(h) (i) L'Administration ne pourra accorder de dérogation aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie, à moins qu'il ne soit démontré que, dans toute condition d'exploitation, la hauteur métacentrique à l'état intact, résultant de ces exigences, est trop élevée pour l'exploitation envisagée.

(ii) Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie, ne doivent être accordées que dans des cas exceptionnels et sous réserve que l'Administration estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire, susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans des circonstances d'exploitation particulières propres au navire, sont les plus favorables possibles du point de vue stabilité en cas d'avarie.

Règle 8.

Cloisons d'extrémité, Cloisons limitant la Tranche des Machines, Tunnels des Lignes d'arbres, etc.

(a) (i) Un navire doit être pourvu d'une cloison de coqueron avant ou d'abordage qui doit être étanche jusqu'au pont de cloisonnement. Cette cloison doit être placée à une distance de la perpendiculaire avant égale au moins à 5 pour cent de la longueur du navire et au plus à 3,05 mètres (ou 10 pieds) plus 5 pour cent de la longueur du navire.

(ii) S'il existe à l'avant une longue superstructure, une cloison étanche aux intempéries doit être établie au-dessus de la cloison d'abordage entre le pont de cloisonnement et le pont situé immédiatement au-dessus. Le prolongement de la cloison d'abordage peut ne pas être placé directement au-dessus de celle-ci, pourvu que ce prolongement soit à une distance de la perpendiculaire avant au moins égale à 5 pour cent de la longueur du navire et que la partie du pont de cloisonnement qui forme baïonnette soit effectivement étanche aux intempéries.

(b) Il y aura également une cloison de coqueron arrière et des cloisons séparant la tranche des machines, telle qu'elle est définie par la Règle 2, des espaces à passagers et à marchandises situés à l'avant et à l'arrière; ces cloisons doivent être étanches jusqu'au pont de cloisonnement. Toutefois, la cloison du coqueron arrière peut être arrêtée au-dessous de ce pont, pourvu que le degré de sécurité du navire en ce qui concerne le compartimentage ne soit pas diminué de ce fait.

(c) Dans tous les cas, les tubes de sortie d'arbres arrière doivent être enfermés dans des espaces étanches de volume modéré. La presse-étoupe arrière doit être placé dans un tunnel étanche ou dans un autre espace

étanche séparé du compartiment des tubes de sortie d'arbres arrière et d'un volume assez réduit pour qu'il puisse être rempli par une fuite du presse-étoupe sans que la ligne de surimmersion soit immergée.

Règle 9.

Doubles-fonds

(a) Un double-fond doit être installé de la cloison du coqueron avant à la cloison du coqueron arrière, dans la mesure où cela est praticable et compatible avec les caractéristiques et l'utilisation normale du navire :

- (i) Les navires dont la longueur est au moins égale à 61 mètres (ou 200 pieds) et inférieure à 76 mètres (ou 249 pieds) doivent être pourvus d'un double-fond s'étendant au moins depuis l'avant de la tranche des machines jusqu'à la cloison du coqueron avant ou aussi près que pratiquement possible de cette cloison.
- (ii) Les navires dont la longueur est au moins égale à 76 mètres (ou 249 pieds) et inférieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus de doubles-fonds au moins en dehors de la tranche des machines. Ces doubles-fonds doivent s'étendre jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.
- (iii) Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 100 mètres (ou 330 pieds) doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coquerons avant et arrière ou aussi près que pratiquement possible de ces cloisons.

(b) Là où un double-fond est exigé, il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains. Cette protection sera considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arête extérieure de la tôle de côte avec la bordé extérieur ne vient au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une droite inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.

(c) Les petits puisars établis dans les doubles-fonds pour recevoir les aspirations des pompes de cale, ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en tous les cas, ils ne doivent pas être à moins de 457 millimètres (ou 18 pouces) du bordé extérieur ou du bord intérieur de la tôle de côté. Des puisards allant jusqu'au bordé peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels d'arbres des navires à hélice. D'autres puisards (par exemple les tanks de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'Administration, si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournit un double-fond conforme aux termes de la présente Règle.

(d) Il n'est pas nécessaire d'installer un double-fond par le travers des compartiments étanches de dimensions moyennes, utilisés exclusivement pour le transport des liquides, à condition que, dans l'esprit de l'Administration, la sécurité du navire dans le cas d'une avarie du fond ou du bordé ne s'en trouve pas diminuée.

(e) Dans le cas de navires auxquels s'appliquent les prescriptions du paragraphe (d) de la Règle 1 du présent chapitre et qui effectuent un service régulier, dans les limites prévues pour un voyage international court, à la Règle 2 du Chapitre III, l'Administration peut accorder l'exemption d'un double-fond dans toute partie du navire compartimentée suivant un facteur ne dépassant pas 0,50, si elle reconnaît que l'installation d'un double-fond dans cette partie ne serait pas compatible avec les caractéristiques de base et l'exploitation normale du navire.

Règle 10.

Détermination, Marquage et Inscription des Lignes de Charge de Compartimentage

(a) Pour assurer le maintien du degré de cloisonnement exigé, une ligne de charge correspondant au tirant d'eau adopté pour le calcul de cloisonnement approuvé doit être déterminée et marquée sur la muraille du navire. Un navire, ayant des locaux spécialement adaptés alternativement à l'usage des passagers et au transport de marchandises, peut, si l'armateur le désire, avoir une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, marquées de façon à correspondre aux tirants d'eau de compartimentage correspondants, que l'Administration peut approuver pour les conditions d'exploitation considérées.

(b) Les lignes de charge de compartimentage déterminées doivent être mentionnées sur le Certificat de Sécurité en désignant par la notation C.1. celle qui se rapporte au cas où le navire est employé principalement au service des passagers, et par les notations C.2., C.3., etc., celles qui se rapportent aux autres cas d'utilisation du navire.

(c) Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les francs-bords déterminés conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(d) Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes, doit être clairement indiqué dans le Certificat de Sécurité.

(e) Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessus de la ligne de charge maximum en eau salée correspondant soit à l'échantillonnage du navire, soit à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(f) Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la Convention Internationale sur les Lignes de Charge 1930.

(g) Un navire ne doit en aucun cas être chargé de telle sorte que, lorsqu'il est en eau salée, la marque de ligne de charge de compartimentage, correspondant à la nature de ce voyage particulier et aux conditions de service, se trouve immergée.

Règle 11.

Construction et Epreuves initiales des Cloisons étanches

(a) Les cloisons étanches de compartimentage, qu'elles soient transversales ou longitudinales, doivent être construites de manière à pouvoir supporter, avec une marge de résistance convenable, la pression due à une colonne d'eau

s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion par le travers de chacune d'elles. La construction de ces cloisons doit donner satisfaction à l'Administration.

(b) (i) Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

(ii) Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche, ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction propre, sans emploi de bois ou de ciment.

(c) L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Un examen complet des cloisons doit être fait par un inspecteur agréé; cet examen doit être complété, dans tous les cas, par un essai à la lance.

(d) Le coqueron avant, les doubles-fonds (y compris les quilles tubulaires) et les doubles-coques, doivent être soumis à une épreuve sous une hauteur d'eau limitée à la ligne de surimmersion.

(e) Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvées pour vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximum de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne, en prenant la plus grande de ces charges; toutefois la hauteur de charge au-dessus du plafond ne doit être en aucun cas inférieure à 0,92 m. (ou 3 pieds).

(f) Les essais mentionnés aux paragraphes (d) et (e) ont pour but de vérifier que les dispositions structurales de cloisonnement sont étanches à l'eau et ne doivent pas être considérées comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides ou à être utilisé à d'autres usages particuliers pour lesquels un essai d'un caractère plus sévère peut être exigé compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans la citerne considérée ou dans les tuyautages qui la desservent.

Règle 12.

Ouvertures dans les Cloisons étanches

(a) Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.

(b) (i) Si des tuyautages, dalots, câbles électriques, etc., traversent des cloisons étanches de compartimentage, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité de ces cloisons.

(ii) Il ne peut exister sur les cloisons étanches de compartimentage ni vannes, ni robinets ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.

(c) (i) Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès :

(a) dans la cloison étanche d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion ;

(b) dans les cloisons transversales étanches séparant un local à marchandises d'un local à marchandises contigu ou d'une soute à charbon permanente ou de réserve, sauf exceptions spécifiées au paragraphe (g) de la présente Règle.

(ii) Sauf dans les cas prévus au sous-paragraphe (c) (iii), on peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coqueron avant, pourvu que ce tuyau soit muni d'une vanne à fermeture à vis, commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps sera fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant.

(iii) Si le coqueron avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différents, l'Administration peut permettre que la cloison d'abordage soit traversée au-dessous de la ligne de surimmersion par deux tuyaux, chacun d'eux satisfaisant aux prescriptions de la clause ci-dessus, pourvu que cette Administration reconnaisse qu'il n'y a pas d'autre moyen pratique en dehors de l'installation de ce second tuyau et que, compte tenu du cloisonnement supplémentaire prévu dans le coqueron avant, la sécurité du navire demeure assurée.

(d) (i) Les portes étanches dans les cloisons séparant les soutes permanentes des soutes de réserve doivent être toujours accessibles, sauf toutefois l'exception prévue au paragraphe (i), (ii) pour les portes des soutes d'entrepont.

(ii) Des dispositions satisfaisantes, au moyen d'écrans ou autrement, doivent être prises pour éviter que le charbon n'empêche la fermeture des portes étanches des soutes à charbon.

(e) Dans la tranche des machines, exclusion faite des portes des soutes à charbon et des tunnels de lignes d'arbres, il ne peut exister qu'une porte de communication dans chaque cloison transversale principale. Ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils soient pratiquement aussi hauts que possible. La commande à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement, doit être située à l'extérieur de la tranche des machines, si cet aménagement est compatible avec une disposition satisfaisante du mécanisme correspondant.

(f) (i) Ne sont admises comme portes étanches que les portes à charnières et les portes à glissières ou toutes portes d'un type équivalent, à l'exclusion des portes montées simplement sur boulons et des portes se fermant par gravité ou par l'action d'un poids.

(ii) Les portes à charnières doivent être pourvues de tourniquets manœuvrables de chaque côté de la cloison.

(iii) Les portes à glissières peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Si elles doivent être seulement commandées à bras, le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place, et en outre, d'un point accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation continue.

(iv) Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie, d'un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande de la porte sur place au moyen de la même source d'énergie. La porte devra se refermer automatiquement si, après avoir été fermée du poste de commande central, elle est ouverte sur place. De même, il doit exister sur place un moyen de la maintenir fermée sans qu'elle puisse être ouverte par le poste de commande central. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mû par une source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position ouverte. De telles portes mues par une source d'énergie doivent être munies d'une commande à main

manœuvrable de la porte elle-même et d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement. A cette dernière position, la commande à main sera manœuvrée par un mouvement de manivelle à rotation continue. Des dispositions doivent être prises pour avertir par un signal sonore que la porte est sur le point de se fermer; l'intervalle de temps entre le signal et le mouvement de la porte doit être suffisant pour assurer toute sécurité.

(v) Les portes de toutes catégories doivent être munies d'indicateurs d'ouverture, permettant de vérifier de tous les postes de commande, autres que sur place, si la porte est ouverte ou fermée.

(g) (i) Des portes étanches à charnières peuvent être admises dans les parties du navire affectées aux passagers et à l'équipage, ainsi que dans les locaux de service, à condition qu'elles soient établies au-dessus d'un pont dont la surface inférieure, à son point le plus bas en abord, se trouve au moins à 2,13 mètres (ou 7 pieds) ou-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage; ces portes ne sont pas autorisées dans ces parties et locaux du navire au-dessous d'un tel pont.

(ii) Des portes étanches à charnières de construction satisfaisante peuvent être admises dans les cloisons d'entrepont des locaux à marchandises au niveau le plus élevé permettant encore leur utilisation. Les bords verticaux extérieurs de ces portes ne devront pas être situés à une distance du bordé extérieur inférieure à un cinquième de la largeur du navire telle qu'elle est définie à la Règle 2, cette distance étant mesurée perpendiculairement au plan diamétral du navire au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage. Ces portes doivent être fermées avant le départ et tenues fermées pendant la navigation, et les heures de leur ouverture à l'arrivée au port et de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Lorsqu'il existe des portes de cette nature, leur nombre et le détail de leurs dispositions font l'objet d'un examen spécial par l'Administration. Celle-ci exigera de l'armateur une attestation que cette installation est une nécessité de service absolue.

(h) Toutes les autres portes étanches doivent être à glissières.

(i) (i) Lorsqu'il existe des portes étanches devant être, à certains moments, ouvertes à la mer, exception faite de celles des entrées des tunnels et que ces portes sont placées dans les cloisons étanches transversales principales de façon que leur seuil soit au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage, les règles suivantes sont appliquées :

(I) Si le nombre de ces portes excède 5, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie et pouvoir être fermées simultanément d'un poste de manœuvre situé sur la passerelle.

(II) Si le nombre de ces portes n'excède pas 5 :

(a) si le critérium n'excède pas 30, toutes les portes étanches à glissières peuvent être manœuvrées à la main seulement ;

(b) si le critérium excède 30, toutes les portes étanches à glissières doivent être manœuvrées au moyen d'une source d'énergie ;

(c) sur tout navire, quel que soit son critérium de service, s'il n'y a qu'une porte étanche, en dehors de la porte du tunnel, et qu'elle se trouve dans la tranche des machines, l'Administration peut autoriser ces deux portes à être manœuvrées à main seulement.

(ii) S'il existe, entre des soutes à charbon dans les entreponts au-dessous du pont de cloisonnement, des portes étanches qui doivent, à la mer, être occasionnellement ouvertes pour la manipulation du charbon, l'emploi d'une source d'énergie est exigé pour la manœuvre de ces portes. L'ouverture et la fermeture doivent être mentionnées au journal de bord prescrit par l'Administration.

(iii) L'emploi d'une source d'énergie est également exigé pour la manœuvre des portes établies au passage des conduits des cales frigorifiques, si ces conduits traversent plus d'une cloison transversale principale étanche, et si les seuils de ces portes sont situés à moins de 2,13 mètres (ou 7 pieds) au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(j) L'emploi de panneaux démontables en tôle n'est toléré que dans la tranche des machines. Ces panneaux doivent toujours être en place avant l'appareillage; ils ne peuvent être enlevés à la mer, si ce n'est en cas d'impérieuse nécessité. Les précautions nécessaires doivent être prises au remontage pour rétablir la parfaite étanchéité du joint.

(k) Toutes les portes étanches doivent être fermées en cours de navigation sauf si le service du navire exige qu'elles soient ouvertes. Dans ce cas elles doivent toujours être prêtes à être immédiatement fermées.

(l) Si des tambours ou tunnels reliant les logements du personnel aux chaufferies ou disposés pour renfermer des tuyautages ou pour tout autre but, sont ménagés à travers les cloisons transversales étanches, ces tambours ou tunnels doivent être étanches et satisfaire aux prescriptions de la Règle 15. L'accès à l'une au moins des extrémités de ces tunnels ou tambours, si on s'en sert à la mer comme passage, doit être réalisé par un puits étanche d'une hauteur suffisante pour que son débouché soit au-dessus de la ligne de surimmersion. L'accès à l'autre extrémité peut se faire par une porte étanche du type exigé par son emplacement dans le navire. Aucun de ces tunnels ou tambours ne doit traverser la cloison de compartimentage immédiatement en arrière de la cloison d'abordage.

Lorsqu'il est prévu des tunnels ou tambours pour tirage forcé traversant les cloisons étanches transversales principales, le cas doit être spécialement examiné par l'Administration.

Règle 13.

Ouvertures dans le Bordé Extérieur au-dessous de la Ligne de Surimmersion

(a) Le nombre d'ouvertures dans le bordé extérieur doit être réduit au minimum compatible avec les caractéristiques de base du navire et ses conditions normales d'utilisation.

(b) La disposition et l'efficacité des moyens de fermeture de toutes les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur du navire doivent correspondre au but à réaliser et à l'emplacement où ils sont fixés; ils doivent, d'une manière générale, être à la satisfaction de l'Administration.

(c) (i) Si, dans un entrepont, le bord inférieur de l'ouverture d'un hublot quelconque est au-dessous d'une ligne tracée sur le bordé parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 2½ pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, tous les hublots de cet entrepont doivent être des hublots fixes.

(ii) Tous les hublots dont les bords inférieurs sont en-dessous de la ligne de surimmersion, autres que ceux qui, par application du précédent alinéa, sont du type fixe, doivent être construits de telle sorte que nul ne puisse les ouvrir sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) (a) Si, dans un entrepont le bord inférieur des hublots du type prévu à l'alinéa (c) (ii) ci-dessus, est situé au-dessous d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 1m. 37 (ou 41½ pieds) + 2,5 pour cent de la largeur du navire, au-dessus de la flottaison au départ du port, tous les hublots de cet entrepont doivent être fermés de façon étanche et à clef avant l'appareillage et ils ne doivent pas être ouverts avant que le navire n'entre dans un port. Il y aura lieu, le cas échéant, de tenir compte du fait que le navire est en eau douce.

(b) Les heures d'ouverture de ces hublots dans le port et de leur fermeture à clef avant le départ seront inscrites au journal de bord prescrit par l'Administration.

(c) Si un plusieurs hublots sont situés de telle façon que les prescriptions de l'alinéa (c) (iii) (a) leur soient applicables lorsque le navire est à sa ligne de charge maximum de compartimentage, l'Administration peut préciser le tirant d'eau moyen le plus élevé pour lequel les hublots en question auront le bord inférieur de leur ouverture au-dessus de la ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement et ayant son point le plus bas à 1 m. 37 (41½ pieds), plus 2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la flottaison du navire correspondant à ce tirant d'eau moyen et pour lequel, par conséquent, il sera permis de prendre la mer sans fermer ces hublots à clef auparavant, et de les ouvrir en mer sous la responsabilité du capitaine au cours du voyage vers le port suivant. Dans les zones tropicales, telles qu'elles sont définies dans la Convention internationale de 1930 relative aux lignes de charge, ce tirant d'eau peut être augmenté de 305 millimètres (1 pied).

(d) Des tapes à charnière d'un modèle efficace et disposées de manière à pouvoir être aisément et effectivement fermées et verrouillées étanches, doivent être installées sur tous les hublots, sous réserve du fait que, sur l'arrière du huitième de la longueur du navire à partir de la perpendiculaire avant, et au-dessus d'une ligne tracée parallèlement au livet du pont de cloisonnement, et ayant son point le plus bas à 3 m. 66 (ou 12 pieds) + 2,5 pour cent de la largeur du navire au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage, les tapes peuvent être amovibles dans les locaux réservés aux passagers, autres que ceux réservés aux passagers d'entrepont, à moins que, en vertu de la Convention Internationale de 1930 relative aux Lignes de charge, elles ne doivent être inamovibles. Ces tapes amovibles doivent être déposées à proximité des hublots qu'elles sont destinées à fermer.

(e) Les hublots et leurs tapes qui ne sont pas accessibles en cours de navigation doivent être fermés et condamnés avant l'appareillage.

(f) (i) Aucun hublot ne peut être établi dans les locaux affectés exclusivement au transport de marchandises ou de charbon.

(ii) Des hublots pourront toutefois être installés dans des espaces affectés alternativement au transport de marchandises ou de passagers, mais ils seront construits de telle façon que personne ne puisse ouvrir ces hublots ou leurs tapes sans l'autorisation du Capitaine.

(iii) Si des marchandises sont transportées dans ces espaces, les hublots et leurs tapes seront fermés à clef et de façon étanche avant que les marchandises ne soient chargées et la fermeture et le verrouillage des hublots et des tapes feront l'objet d'une mention au journal de bord prescrit par l'Administration.

(g) Aucun hublot à ventilation automatique ne peut être établi dans le bordé extérieur du navire au-dessous de la ligne de surimmersion, sans autorisation spéciale de l'Administration.

(h) Le nombre de dalots, tuyaux de décharge sanitaire et autres ouvertures similaires dans le bordé extérieur, doit être réduit au minimum, soit en utilisant chaque orifice de décharge pour le plus grand nombre possible de tuyaux, sanitaires ou autres, soit de toute autre manière satisfaisante.

(i) (i) Toutes les prises d'eau et décharges dans le bordé extérieur doivent être disposées de façon à empêcher toute introduction accidentelle d'eau dans le navire.

(ii) (a) Sous réserve des dispositions de l'alinéa (i) (iii), chaque décharge séparée partant de locaux situés au-dessous de la ligne de surimmersion et traversant le bordé extérieur, doit être pourvue, soit d'un clapet automatique de non retour muni d'un moyen de fermeture directe, manœuvrable d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement, soit de deux soupapes automatiques de non-retour sans moyen de fermeture direct, pourvu que la plus élevée soit placée de telle sorte qu'elle soit toujours accessible pour être visitée dans les circonstances de service, et d'un type normalement fermé.

(b) Lorsqu'on emploie des valves à commande de fermeture directe, les postes de manœuvre au-dessus du pont de cloisonnement doivent toujours être facilement accessibles et ils doivent comporter des indicateurs d'ouverture et de fermeture.

(iii) Les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires communiquant avec les machines seront pourvues de robinets et de vannes interposés, à des endroits facilement accessibles, entre les tuyaux et le bordé extérieur, ou entre les tuyaux et les caissons fixés sur le bordé extérieur.

(j) (i) Les coupées, portes de chargement et sabords à charbon situés au-dessous de la ligne de surimmersion doivent être de résistance suffisante. Ils doivent être efficacement fermés et assujettis avant l'appareillage et rester fermés pendant la navigation.

(ii) Ces ouvertures ne seront en aucun cas situées de façon que leur point le plus bas se trouve au-dessous de la ligne de charge maximum de compartimentage.

(k) (i) Les ouvertures intérieures des manches à escarbilles, manches à saletés, etc., doivent être pourvues d'un couvercle efficace.

(ii) Si ces ouvertures sont situées au-dessous de la ligne de surimmersion, le couvercle doit être étanche, et on doit, en outre, installer dans la manche un clapet de non-retour placé dans un endroit accessible au-dessus de la ligne de charge maximum de compartimentage. Quand on ne se servira pas de la manche, le couvercle et le clapet devront être fermés et assujettis en place.

Règle 14.*Construction et Epreuves Initiales des Portes Etanches, Hublots, etc.*

(a) (i) Le tracé, les matériaux utilisés et la construction des portes étanches, hublots, coupées, sabords à charbon, portes de chargement, soupapes, tuyaux, manches à escarbilles et à saletés visés dans les présentes Règles doivent être à la satisfaction de l'Administration.

(ii) Le cadre des portes étanches verticales ne doit présenter à sa partie inférieure aucune rainure où pourrait se loger de la poussière risquant d'empêcher la porte de se fermer convenablement.

(iii) Les portes étanches donnant directement accès à des espaces contenant du charbon en soute doivent être, ainsi que leurs cadres, construites en acier moulé ou forgé.

(iv) Les robinets ou vannes, de plus de 76 millimètres (ou 3 pouces) de diamètre intérieur, pour les prises d'eau et décharges principales et auxiliaires desservant la machinerie, doivent être en acier ou en bronze, selon le cas, ou en toute autre matière peu fragile agréée.

(v) Il ne doit pas être employé de fonte ordinaire pour les autres robinets et vannes, de quelques dimensions que ce soit, quand ils sont disposés sur le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement, ou quand ils intéressent les arrangements relatifs au compartimentage du navire.

(b) Toute porte étanche doit être soumise à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'à la ligne de surimmersion. Cet essai doit être fait avant l'entrée en service du navire, soit avant, soit après mise en place de la porte à bord.

Règle 15.*Construction et Epreuves Initiales des Ponts Etanches, Tambours, etc.*

(a) Lorsqu'ils sont étanches, les ponts, tambours, tunnels, quilles tubulaires, et manches de ventilation, doivent être d'un échantillonnage équivalent à celui des cloisons étanches placées au même niveau. Le mode de construction utilisé pour assurer l'étanchéité de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures qu'ils comportent, doivent être à la satisfaction de l'Administration. Les manches de ventilation et les tambours étanches doivent s'élever au moins jusqu'au niveau du pont de cloisonnement.

(b) Lorsqu'ils sont étanches, les tambours, tunnels et manches de ventilation doivent être soumis à une épreuve d'étanchéité à la lance après leur construction; l'essai des ponts étanches peut être effectué soit à la lance, soit en les recouvrant d'eau.

Règle 16.*Hublots et Autres Ouvertures, etc. au-dessus de la Ligne de Surimmersion*

(a) Les hublots, les portes de coupées, les portes de chargement, les sabords à charbon, et autres dispositifs fermant les ouvertures pratiquées dans le bordé extérieur au-dessus de la ligne de surimmersion, doivent être

convenablement dessinés et construits et présenter une résistance suffisante, eu égard au compartiment dans lequel ils sont placés et à leur position par rapport à la ligne de charge maximum de compartimentage.

(b) Le pont de cloisonnement ou un autre pont situé au-dessus doit être étanche, en ce sens que, dans des circonstances de mer ordinaire, il ne laisse pas l'eau pénétrer de haut en bas. Toutes les ouvertures pratiquées dans le pont exposé à la mer doivent être pourvues de surbaux de hauteur et de résistance suffisantes, et munies de moyens de fermeture efficaces permettant de les fermer rapidement et de les rendre étanches à la mer.

(c) Des sabords de décharge à la mer et (ou) des dalots doivent être installés pour évacuer rapidement l'eau des ponts exposés à la mer en toutes circonstances de mer.

Règle 17.

Moyens de Pompage

(a) Tout navire doit être pourvu d'une installation de pompage efficace permettant d'épuiser et d'assécher, dans la mesure pratiquement possible, à la suite d'une avarie, un compartiment étanche quelconque, que le navire soit droit ou incliné. À cet effet, des aspirations latérales sont en général nécessaires, sauf dans les parties resserrées aux extrémités du navire, où une seule aspiration peut être considérée comme suffisante. Dans les compartiments qui ne sont pas d'une forme usuelle, des aspirations supplémentaires peuvent être exigées. On prendra les dispositions nécessaires pour assurer l'écoulement de l'eau vers les aspirations du compartiment. Des moyens efficaces doivent être prévus pour l'épuisement de l'eau des cales frigorifiques.

(b) (i) Sauf dispositions contraires dans une autre partie de la présente Règle, les navires doivent être pourvus d'au moins trois pompes actionnées par une source d'énergie et reliées au collecteur principal d'aspiration, l'une d'entre elles pouvant être conduite par la machine principale. Quand le critérium de service est égal ou supérieur à 30, une pompe indépendante supplémentaire, actionnée par une source d'énergie, doit être prévue. Sur les navires de moins de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur, ayant un critérium de service inférieur à 30, une des pompes indépendantes peut être remplacée par deux pompes à bras à manivelle, efficaces, placées, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière.

(ii) Le tableau ci-dessous donne le nombre de pompes exigibles :

Longueur du navire	Moins de 91,5m. (ou 300 pieds)		91,5 m (ou 300 pieds) et au-dessus	
	moins de 30	≥ 30 et au-dessus	moins de 30	30 et au-dessus
Pompes à bras (peuvent être remplacées par une pompe indépendante)	2	—	—	—
Pompe conduite par la machine principale (peut être remplacée par une pompe indépendante).	1	1	1	1
Pompes indépendantes	1	3	2	3

(iii) Les pompes sanitaires, les pompes de ballast ou de service, peuvent être considérées comme des pompes de cale indépendantes si elles sont pourvues des liaisons nécessaires avec le réseau du tuyautage de cale.

(c) S'il est pratiquement possible, les pompes de cale actionnées par une source d'énergie doivent être placées dans des compartiments étanches séparés et situés ou disposés de telle sorte qu'une même avarie ne puisse vraisemblablement pas en amener l'envahissement rapide simultané. Si les machines et les chaudières sont dans deux ou plus de deux compartiments étanches, les pompes utilisables comme pompes de cale doivent, autant qu'il est possible, être réparties dans ces divers compartiments.

(d) Sur les navires de 91,5 mètres (300 pieds) de longueur ou davantage, ou dont le critérium de service est égal ou supérieur à 30, toutes mesures nécessaires doivent être prises pour qu'une au moins des pompes mues par une source d'énergie puisse être utilisée normalement au cas où le navire à la mer viendrait à être envahi. Cette condition sera considérée comme remplie si :

(i) une des pompes exigées est une pompe de secours d'un type submersible éprouvé, ayant sa source d'énergie située au-dessus du pont de cloisonnement,

ou si :

(ii) les pompes et les sources d'énergie correspondantes sont, réparties sur la longueur du navire de telle manière que, pour tout envahissement que le navire doit être en mesure de supporter, une pompe au moins située dans un compartiment exempt d'avarie puisse être utilisée.

(e) Chaque pompe de cale, qu'elle soit à bras ou actionnée par une source d'énergie, à l'exception de celles qui sont prévues pour les coquerons seulement, doit être disposée pour aspirer dans une cale quelconque ou un compartiment quelconque de la tranche des machines.

(f) (i) Chaque pompe de cale indépendante mue par une source d'énergie doit être capable d'imprimer à l'eau, dans le collecteur principal d'aspiration, une vitesse d'au moins 122 mètres (ou 400 pieds) par minute. Les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans la tranche des machines, doivent avoir des aspirations directes dans les divers compartiments de cette tranche, avec cette réserve qu'il ne peut être exigé plus de deux aspirations pour l'un quelconque de ces compartiments. L'Administration peut exiger que les pompes de cale indépendantes actionnées par une source d'énergie et placées dans d'autres compartiments aient des aspirations directes séparées. Les aspirations directes doivent être convenablement disposées et celles qui sont situées dans un compartiment de la tranche des machines doivent être d'un diamètre au moins égal à celui du collecteur principal d'aspiration.

(ii) Sur les navires chauffant au charbon, on doit installer dans la chaufferie, en sus des autres aspirations prévues par la présente Règle, un tuyau d'aspiration flexible, de diamètre convenable et de longueur suffisante, qui puisse être relié à l'aspiration d'une pompe indépendante mue par une source d'énergie.

(g) Les pompes de circulation principales doivent avoir des aspirations directes munies de clapets de non-retour au point d'aspiration le plus bas de la chambre des machines, et d'un diamètre au moins égal aux deux tiers de celui

de la prise d'eau principale à la mer. Si le combustible est, ou peut être du charbon, et s'il n'y a pas de cloison étanche entre les machines et les chaudières, une pompe de circulation au moins doit pouvoir refouler directement à la mer, ou bien un tuyautage direct doit être installé allant à la décharge principale. Les tiges de commande de la prise d'eau et des soupapes d'aspiration doivent monter nettement au-dessus du parquet des machines.

(h) (i) Le tuyautage desservant les pompes exigées pour l'épuisement des compartiments des machines ou des cales à marchandises doit être entièrement distinct du tuyautage employé pour le remplissage ou l'épuisement des compartiments à eau ou à combustible liquide.

(ii) L'emploi de tuyaux de plomb est interdit à l'intérieur et au-dessous des soutes à charbon et des soutes à combustible liquide, ainsi que dans les compartiments des machines et dans les chaufferies, y compris les locaux renfermant des pompes à combustible liquide ou des caisses de décantation.

(i) L'Administration doit établir des règles pour le calcul du diamètre du collecteur principal et de ses branchements. Pour la détermination approchée du diamètre du collecteur principal d'aspiration, on pourra employer les formules suivantes :

$$d = \sqrt{\frac{L (B + D)}{2500}} + 1$$

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en pouces

L = longueur (en pieds) du navire

B = largeur (en pieds) du navire

D = creux hors membres (en pieds) du navire, mesuré au pont de cloisonnement.

ou

$$d = 1,68 \sqrt{L (B + D)} + 25$$

où

d = diamètre intérieur du collecteur principal en millimètres

L = longueur (en mètres) du navire

B = largeur (en mètres) du navire

D = creux hors membres (en mètres) du navire, mesuré au pont de cloisonnement.

(j) la disposition du tuyautage des cales et du tuyautage des ballasts doit être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les compartiments des machines ou dans les cales à marchandises, ni d'un compartiment quelconque dans un autre. On doit prendre en particulier des mesures pour éviter qu'une cale à eau ayant des aspirations sur le tuyautage de cale et sur celui des ballasts ne puisse, par inadvertance, être remplie d'eau de mer quand elle contient des marchandises, ou vidée par un tuyau de cale quand elle contient du lest liquide.

(k) Des mesures doivent être prises pour qu'un compartiment desservi par une aspiration de cale ne puisse être envahi dans l'hypothèse où le tuyau correspondant viendrait à être brisé, ou avarié dans un autre compartiment par collision ou par échouage. A cette fin, lorsque le tuyau en question se trouve, en une partie quelconque du navire, à une distance du bordé inférieure à un cinquième de la largeur du navire, mesurée perpendiculairement au plan longitudinal au niveau de la ligne de charge maximum de compartimentage, ou

dans une quille tubulaire, il doit être pourvu d'un clapet de non-retour dans le compartiment contenant l'aspiration.

(l) Tous les robinets, vannes, boîtes de distribution, faisant partie du système d'épuisement des cales, doivent être placés en des endroits où ils soient toujours accessibles dans les circonstances normales. Ils doivent être disposés de telle sorte qu'en cas d'invasion d'un compartiment, on puisse faire aspirer une pompe de cale dans un compartiment quelconque. S'il n'y a qu'un réseau de tuyaux commun à toutes les pompes, les vannes et robinets qu'il est nécessaire de manœuvrer pour régler les aspirations de cale doivent pouvoir être commandés d'un point situé au-dessus du pont de cloisonnement. Si, en plus du réseau principal de tuyautage de cale, il y a un réseau de secours, il doit être indépendant du réseau principal, et disposé de telle sorte qu'une pompe puisse aspirer dans un compartiment quelconque en cas d'invasion.

Règle 18.

Essais de Stabilité pour Navires à passagers et Navires de Charge

(a) Les navires à passagers et les navires de charge doivent subir, après leur achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine recevra à ce sujet tous les renseignements qui lui sont nécessaires pour utiliser convenablement le navire, et un exemplaire de ces renseignements sera remis à l'Administration.

(b) L'Administration peut dispenser un navire donné de cet essai de stabilité pourvu qu'on dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et qu'il soit établi à la satisfaction de l'Administration que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés.

Règle 19.

Manœuvres et Inspection périodiques des Portes Étanches, etc.

(a) Sur tout navire neuf ou existant, il doit être procédé hebdomadairement à des exercices de manœuvre des portes étanches, des hublots, des robinets ou vannes et des organes de fermeture des dalots, des manches à escarbilles et des manches à saletés. Sur les navires effectuant des voyages dont la durée excède une semaine, un exercice complet doit avoir lieu avant l'appareillage, et d'autres ensuite pendant la navigation, à raison d'un au moins par semaine; toutefois, les portes étanches dont la manœuvre comporte l'emploi d'une source d'énergie et les portes à charnières des cloisons transversales principales doivent être manœuvrées quotidiennement, lorsqu'elles sont utilisées à la mer.

(b) Les portes étanches, y compris les mécanismes et indicateurs correspondants, ainsi que les soupapes dont la fermeture est nécessaire pour rendre un compartiment étanche, et toutes celles qui commandent la manœuvre des traverses d'équilibrage utilisables en cas d'avarie, doivent être périodiquement inspectées à la mer à raison d'une fois au moins par semaine.

Règle 20.*Mentions au Journal de Bord.*

(a) Sur tout navire neuf ou existant, les portes à charnières, panneaux démontables, hublots, coupées, portes de chargement, sabords à charbon et autres ouvertures qui doivent rester fermées pendant la navigation, en application des présentes Règles, doivent être fermés avant l'appareillage. Mention des heures de fermeture de tous ces organes et des heures auxquelles auront été ouverts ceux dont les présentes Règles permettent l'ouverture, doit être faite au journal de bord prescrit par l'Administration.

(b) Mention de tous exercices et de toutes inspections prescrits par la Règle 19 ci-dessus doit être faite au journal de bord; toute défectuosité constatée y est explicitement notée.

PARTIE C. — INSTALLATIONS ELECTRIQUES

(La partie C s'applique seulement aux navires à passagers)

Règle 21.*Généralités*

(a) Les installations électriques doivent être telles que :

- (i) les services essentiels pour le maintien de la sécurité soient assurés en toutes circonstances nécessitant des mesures de secours ;
- (ii) la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire soit assurée à l'égard des accidents d'origine électrique.

(b) Tout navire sur lequel l'électricité constitue le seul moyen d'assurer les services auxiliaires indispensables à sa propulsion et à sa sécurité, doit être pourvu d'au moins deux groupes électrogènes principaux. La puissance de ces groupes doit être telle qu'il soit encore possible d'assurer le fonctionnement des dits services en cas d'arrêt de l'un des groupes.

Règle 22.*Source d'Energie de Secours*

(a) Une source autonome d'énergie électrique doit être placée au-dessus du pont de cloisonnement. Elle doit être située en dehors des tambours de l'appareil propulsif. L'énergie disponible doit être suffisante pour alimenter tous les services que l'Administration considère comme nécessaires à la sécurité des passagers et de l'équipage, au cas où des mesures de secours doivent être prises, compte tenu des services qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. On prendra spécialement en considération l'éclairage de secours aux postes d'embarquement sur le pont et à l'extérieur le long du bord, dans toutes les coursives, escaliers et échappées, dans les compartiments des machines et dans les postes de sécurité définis à la Règle 26, ainsi que l'alimentation des feux de navigation, si ceux-ci sont exclusivement électriques. L'énergie doit être assurée et maintenue pendant 36 heures. Toutefois, dans

le cas de navires effectuant régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter une alimentation réduite si elle estime qu'on obtient ainsi le même degré de sécurité. La source d'énergie de secours peut être :

- soit, (i) une batterie d'accumulateurs capable de supporter la charge de secours sans avoir besoin d'être rechargée et sans chute excessive de tension;
- soit, (ii) une génératrice entraînée par un type approprié de moteur à allumage par compression, muni d'une alimentation indépendante de combustible et d'un système de démarrage approuvé par l'Administration. Le combustible utilisé ne doit pas avoir un point éclair inférieur à 43,3° C. (ou 110° F.).

(b) L'installation de secours doit être réalisée de manière qu'elle puisse fonctionner efficacement lorsque le navire a une bande de 22°,5 avec, simultanément ou non, un angle d'assiette de 10°.

(c) (i) Quand l'énergie électrique de secours provient d'une batterie d'accumulateurs, des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en marche automatique d'un éclairage de secours en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(ii) Quand l'énergie électrique de secours est fournie par une génératrice, on doit prévoir comme source temporaire de secours une batterie d'accumulateurs de capacité suffisante pour

- (a) alimenter un éclairage de secours pendant une demi-heure sans arrêt; et
- (b) permettre la manœuvre des portes étanches (dans le cas où celle-ci est électrique), mais sans qu'il soit nécessaire de les fermer toutes simultanément.

Les dispositifs doivent être tels que la source d'énergie de secours temporaire puisse se mettre en marche automatiquement en cas de défaillance de l'alimentation normale.

(iii) Toutes mesures doivent être prises pour assurer la vérification à intervalles réguliers des dispositifs automatiques.

(d) Les moteurs actionnant les appareils à gouverner à commande électrique doivent être pourvus de deux groupes de canalisations venant du tableau principal. Chaque groupe de canalisations doit avoir une section suffisante pour alimenter tous les moteurs qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. Les groupes de canalisations doivent être écartés sur toute leur longueur aussi largement que possible. Les circuits et moteurs précités ne doivent être protégés que contre les courts circuits.

Règle 23.

Précautions pour la Sécurité des Passagers et de l'Équipage

(a) (i) Toutes les parties métalliques découvertes des machines et de l'équipement électrique qui ne sont pas destinées à être sous tension, mais sont susceptibles de le devenir par suite d'un défaut, doivent être mises à la masse (à la coque). Tout appareil doit être construit et monté de manière à éviter tout danger d'accident dans les conditions normales d'utilisation.

(ii) Les carcasses métalliques de toutes les lampes portatives, de tous les outils et accessoires similaires faisant partie de l'équipement électrique

du navire et fonctionnant sous une tension de 100 volts ou plus, doivent être mises à la masse (à la coque) par un conducteur convenable logé dans le câble d'alimentation.

(b) Les tableaux électriques de type ouvert doivent être installés de manière à offrir un accès facile, devant et derrière, sans danger pour le personnel préposé. Les côtés et l'arrière de ces tableaux doivent être convenablement protégés; il devra y avoir un tapis ou un caillebotis nonconducteur. Les pièces découvertes, dont la tension par rapport à la masse dépasse 250 volts en courant continu ou 150 volts en courant alternatif, ne doivent pas être installées sur l'avant des panneaux d'interrupteurs ou des panneaux d'appareils de manœuvre ou de contrôle d'un tableau électrique.

Règle 24.

Précautions contre l'incendie

(a) Le retour par la coque ne doit pas être utilisé pour les circuits de force, de chauffage et d'éclairage.

(b) Les systèmes de distribution doivent être construits de telle manière qu'un incendie dans une quelconque des tranches verticales principales d'incendie ne mette pas obstacle au fonctionnement des services essentiels dans n'importe quelle autre tranche verticale principale d'incendie. Cette exigence sera considérée comme satisfaite si les circuits principaux et les circuits de secours, traversant une tranche quelconque, sont séparés à la fois verticalement et horizontalement par un espace aussi large que possible.

(c) (i) Toutes les gaines et armures métalliques des câbles doivent être continues au sens électrique du terme et mises à la masse (à la coque).

(ii) Si les câbles ne sont ni sous gaine métallique ni armés, et qu'il puisse y avoir risque d'incendie par suite d'un défaut d'origine électrique, l'Administration exigera que des précautions spéciales soient prises.

(iii) L'Administration peut imposer, en vue de prévenir l'incendie, des câbles sous gaine métallique ou armés dans certains compartiments ou certaines zones du navire.

(d) (i) Les jonctions de tous les conducteurs, à l'exception des circuits de transmission à bas voltage, doivent se faire exclusivement dans des boîtes de jonction ou dans des boîtes de connexion de câbles. Toutes ces boîtes ou accessoires de câblage doivent être construits de manière à empêcher la propagation d'un feu prenant sa source à l'intérieur de ces boîtes ou accessoires.

(ii) Les appareils d'éclairage doivent être disposés de manière à éviter une élévation de température qui pourrait endommager le câblage et à empêcher que les matériaux environnants ne s'échauffent exagérément.

(e) Le câblage doit être supporté de manière à éviter l'usure par frottement ou toute autre détérioration.

(f) A l'exception du cas prévu au paragraphe (d) de la Règle 22, chaque circuit séparé doit être protégé contre les surcharges. L'intensité admissible de chaque circuit doit être indiquée de façon permanente, ainsi que le calibre ou le réglage du dispositif approprié de protection contre les surcharges.

(g) (i) Les batteries d'accumulateurs doivent être convenablement abritées et les compartiments principalement destinés à les contenir doivent être correctement construits et efficacement ventilés.

(ii) Des dispositifs susceptibles de produire des arcs électriques ne doivent pas être installés dans un compartiment affecté principalement aux batteries d'accumulateurs, à moins que ces dispositifs ne soient du type anti-déflagrant.

**PARTIE D. — PROTECTION CONTRE L'INCENDIE
DANS LES LOCAUX HABITES ET LES LOCAUX DE SERVICE**

(La Partie D s'applique aux navires à passagers seulement)

Règle 25.

Application et dispositions générales

(a) L'application de cette partie du présent Chapitre fait l'objet d'une réserve pour les navires ne transportant pas plus de 36 passagers. Ces navires ne sont soumis qu'aux Règles 28 et 29, à condition que, tout en répondant aux dispositions du paragraphe (b) de la Règle 50, ils soient pourvus d'un dispositif de détection d'incendie d'un type approuvé par l'Administration, dispositif qui indiquera automatiquement en un ou plusieurs postes ou emplacements du navire, où ces indications peuvent être rapidement observées par les officiers et l'équipage, la présence ou les signes, ainsi que la localisation, d'un incendie dans tous les locaux fermés réservés à l'usage ou au service des passagers et de l'équipage, à l'exception des locaux qui ne présentent pas de risque important d'incendie.

(b) La structure principale, y compris les ponts et roofs, doit être en acier, sauf dans des cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Cette structure doit être divisée en tranches verticales principales par des cloisons du type « A » (définies plus loin), ces tranches étant subdivisées elles-mêmes par des cloisons similaires assurant la protection des accès verticaux ou constituant les séparations entre les locaux habités et la tranche des machines d'une part et les locaux à marchandises, locaux de service et autres locaux d'autre part. En outre, en plus des services de rondes, des dispositifs d'alarme et d'extinction d'incendie tels qu'ils sont prescrits dans la partie « E » du présent Chapitre, l'une ou l'autre des méthodes suivantes de protection, ou toute combinaison de ces méthodes acceptée par l'Administration, doit être appliquée dans les locaux habités et les locaux de service, afin d'éviter la propagation d'un début d'incendie en dehors du local où il a pris naissance.

Méthode I. — Construction du cloisonnement divisionnaire intérieur suivant type « B » (défini plus loin) généralement sans dispositifs de détection ou d'extinction par pulvérisation d'eau dans les locaux habités et locaux de service.

Méthode II. — Installation d'un dispositif automatique d'alarme et de pulvérisation d'eau pour la détection et l'extinction de l'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, sans aucune restriction en général quant au type de cloisonnements subdivisionnaires à l'intérieur des zones ainsi protégées.

Méthode III. — Construction, à l'intérieur de chacune des tranches verticales, d'un réseau de cloisonnements, constitué par des cloisons des-

types « A » et « B », réparties selon l'importance, les dimensions et la nature des divers compartiments, avec un système automatique de détection d'incendie dans tous les locaux où un incendie risque de se déclarer, et avec une utilisation restreinte de matériaux et d'accessoires d'emménagement combustibles ou très inflammables, et en général sans installation d'un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau.

Les prescriptions détaillées figurent dans les Règles 27 à 44 dont les titres indiquent la méthode ou les méthodes auxquelles elles doivent s'appliquer.

Règle 26.

Définitions

Partout où dans ce Chapitre se présentent les expressions ci-dessous, elles doivent être interprétées comme suit :

(a) « Matériau incombustible » signifie un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer au contact d'une flamme pilote, quand il est porté à une température d'environ 750° C. (ou 1382° F.). Tout autre matériau est considéré comme « Matériau Combustible ».

(b) « L'essai au feu standard » est un essai au cours duquel, dans le four d'essai, on réalise approximativement les températures suivantes en fonction du temps :

Au bout des	5 premières minutes	—	538° C.	(ou	1000° F.)
»	»	»	10	»	» — 704° C. (ou 1300° F.)
»	»	»	30	»	» — 843° C. (ou 1350° F.)
»	»	»	60	»	» — 927° C. (ou 1700° F.)

(c) Les Cloisons Type « A » ou « Cloisons Coupe-feu », sont constituées par des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes :

- (i) Elles doivent être construites en acier ou autre matériau équivalent.
- (ii) Elles doivent être convenablement armaturées.
- (iii) Elles doivent être construites de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes à la fin de l'essai d'une heure au feu standard.
- (iv) Elles doivent présenter un degré d'isolation suivant des règles établies par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux contigus. En règle générale, lorsque des cloisons et des ponts de ce genre sont exigés pour constituer des cloisonnements résistant au feu entre des locaux dont l'un ou l'autre comportent des lambourrages, des revêtements en bois, ou d'autres matériaux combustibles en contact avec la cloison, ils doivent être isolés de telle façon, que s'ils sont soumis pendant une heure à l'essai au feu standard, la température moyenne de la surface non exposée, quelle que soit celle-ci, n'augmente à aucun moment au cours de l'essai de plus de 139° C. (ou 250° F.) au-dessus de la température initiale, et que la température en un point quelconque ne s'élève pas de plus de 180° C. (ou 325° F.) au-dessus de la température initiale. L'isolation peut

être réduite ou supprimée complètement aux endroits où l'Administration reconnaît qu'il y a un risque d'incendie moindre.

(d) Les cloisons Type « B. » ou cloisons écrans retardant la propagation dell'incendie, sont constituées par des cloisons construites de manière à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard. En outre, elles doivent présenter un degré d'isolation conforme aux exigences de l'Administration, compte tenu de la nature des locaux avoisinants. En règle générale, lorsque des cloisons de ce genre sont exigées pour constituer des cloisonnements retardant la propagation de l'incendie entre des cabines, elles doivent être construites en matériaux qui, soumis pendant la première période d'une demi-heure à l'essai au feu standard, empêcheront la température de la face non-exposée, quelle que soit celle-ci, de s'élever, au cours de l'essai, de plus de 139° C. (ou 250° F.) en matériaux incombustibles, il suffira de vérifier que la condition d'élévation de température mentionnée ci-dessus est réalisée au bout des 15 premières minutes de l'essai au feu standard, mais l'essai devra être poursuivi jusqu'à la fin des trente minutes, afin de vérifier, de la manière habituelle, l'intégrité du panneau.

L'isolation peut être réduite ou supprimée complètement, lorsque l'Administration reconnaît qu'il y a un moindre risque d'incendie.

(e) Les " Tranches Verticales Principales " sont les zones qui résultent de la division de la coque, de la superstructure et des roofs par des cloisons principales résistant au feu. Leur longueur moyenne, au-dessus du pont de cloisonnement, ne dépasse pas en règle générale 40 mètres (ou 131 pieds).

(f) Les " Postes de Sécurité " sont les locaux dans lesquels sont placés les appareils de radio, ou les appareils principaux de navigation, ou les installations centrales de détection et de signalisation d'incendie, ou la génératrice de secours.

(g) Les " Locaux Habités " comprennent les locaux de réunion, les cour-sives, les locaux sanitaires, les cabines, les bureaux, les locaux affectés à l'équipage, les salons de coiffeur, les offices isolés, armoires de service ou locaux similaires.

(h) Les " Locaux de Réunion " sont les parties des locaux habités qui comprennent les halls, salles à manger, salons et autres locaux similaires, isolés de l'extérieur du navire d'une façon permanente.

(i) Les « Locaux de Service » comprennent les cuisines, les offices principaux, les magasins (sauf les offices isolés et les armoires de service), les soutes à dépêches, les soutes à valeurs, et les locaux similaires, ainsi que les entourages de descente qui y conduisent.

(j) Les « Locaux à Marchandises » comprennent tous les locaux utilisés pour les marchandises (y compris les citernes à fret liquide) ainsi que les entourages de panneaux qui y aboutissent.

(k) Les « Locaux de Machines » comprennent tous les locaux contenant l'appareil propulsif, les machines auxiliaires ou les machines frigorifiques, les chaudières, les pompes, les ateliers, les génératrices, les installations de ventilation et de conditionnement d'air, les postes de mazoutage et les locaux similaires, ainsi que les entourages des panneaux qui y aboutissent.

(l) « Acier ou autre Matériau équivalent ». Toutes les fois que se présentent les mots « acier ou autre matériau équivalent » il faut comprendre tout matériau qui, de lui-même ou par isolation, possède des propriétés d'intégrité équivalentes à celles de l'acier, après avoir été exposé au feu pendant le temps exigé (par exemple l'aluminium, isolé de manière appropriée).

Règle 27.*Structure (Méthodes I, II et III)*

La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roofs doivent être construits en acier, sauf dans les cas spéciaux où l'Administration pourra autoriser l'emploi de tout autre matériau approprié.

Règle 28.*Tranches verticales principales (Méthodes I, II et III)*

(a) La coque, les superstructures et les roofs doivent être divisés par des cloisons du type « A » en tranches verticales principales dont la longueur moyenne au-dessus du pont de cloisonnement ne doit pas, en règle générale, dépasser 40 mètres (ou 131 pieds). Là où des baïonnettes sont nécessaires, leur construction doit être du type « A ».

(b) Dans la mesure du possible, les portions de ces cloisons qui se trouvent au-dessus du pont de cloisonnement, doivent être à l'aplomb des cloisons étanches de compartimentage situées immédiatement au-dessous du pont de cloisonnement.

(c) Ces cloisons doivent s'étendre de pont à pont, jusqu'au bordé extérieur ou autres entourages.

(d) A bord des navires destinés à des services spéciaux, tels que le transport d'automobiles et de wagons de chemin de fer, sur lesquels la construction des cloisons de ce genre serait incompatible avec l'utilisation de ces navires, des moyens équivalents permettant de maîtriser et de localiser l'incendie seront admis en remplacement des dispositions réglementaires avec l'approbation spéciale de l'Administration.

Règle 29.*Ouvertures pratiquées dans les Cloisons
des Tranches verticales principales d'Incendie*

(Méthodes I, II et III)

(a) Lorsque les cloisons des tranches verticales principales d'incendie sont percées pour le passage de câbles électriques, de tuyaux, de conduit, etc., au pour des hiloires, des barrots ou autres éléments de la structure de la coque, des dispositions doivent être prises pour que la résistance de ces cloisons au feu ne soit pas compromise.

(b) Des volets de fermeture doivent être installés dans les conduits traversant les cloisons des tranches verticales principales d'incendie et doivent être munis d'un dispositif convenable de commande locale susceptible d'être manœuvré des deux côtés de la cloison. Les postes de manœuvre de ces écrans doivent être facilement accessibles et repérés en rouge. Des indicateurs d'ouverture et de fermeture doivent être installés.

(c) Toutes les ouvertures doivent être munies de moyens de fermeture attachés de manière permanente à la cloison et dont la résistance au feu doit être au moins égale à celle de cette cloison principale,

(d) La structure de toutes les portes et encadrements de portes dans les cloisons des tranches principales d'incendie, ainsi que les dispositifs permettant de maintenir ces portes fermées, doivent pouvoir résister au feu d'une manière au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces portes sont pratiquées et doivent également pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes. Il n'est pas nécessaire d'isoler les portes étanches.

(e) Chacune de ces portes doit pouvoir être ouverte de chaque côté de la cloison par une seule personne. Les portes d'incendie autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, avec un moyen simple et facile de déclenchement du verrouillage qui les maintient dans la position ouverte. Le type et les plans de ces portes doivent être approuvés par l'Administration.

Règle 30.

Cloisons situées à l'intérieur des Tranches verticales principales d'Incendie (non exigée pour la Méthode II)

(a) Méthode I

A l'intérieur des locaux habités, toutes les cloisons d'entourage, autres que celles qui doivent être des cloisons du type « A, » doivent être du type « B. » et assemblées, de manière à assurer l'intégrité de l'ensemble. L'Administration peut imposer, sur l'ensemble monté, un essai du maintien de cette intégrité au feu. Sur les navires qui transportent plus de 100 passagers, les cloisons de la classe « B » doivent être d'un matériau incombustible, qui peut cependant être revêtu d'un matériau combustible, en conformité avec la Règle 39.

Toutes les cloisons de coursives doivent s'étendre de pont à pont. Les ouvertures de ventilation seront autorisées dans les cloisons de coursives, de préférence dans la partie inférieure. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent s'étendre de pont à pont dans le sens vertical, et jusqu'au bordé extérieur ou aux autres limites transversales, à moins que l'installation ne comporte des plafonds ou des revêtements incombustibles, auquel cas les cloisons peuvent se limiter aux plafonds ou revêtements.

(b) Méthode III

A l'intérieur des locaux habités, les cloisons d'entourage, autre que celles qui doivent être constituées par des cloisons du type « A, » doivent être du type « B, » construites de manière à former un réseau continu de cloisons susceptibles de retarder la propagation de l'incendie, et à l'intérieur duquel la superficie d'un compartiment quelconque ne doit pas dépasser en général 120 mètres carrés (1300 pieds carrés), avec un maximum de 150 mètres carrés (1600 pieds carrés).

Tous les locaux publics sans cloisonnements intérieurs doivent être entourés de cloisons du type « B ». L'isolation des cloisons des types « A » et « B », sauf en ce qui concerne celles qui séparent les tranches verticales principales, les postes de sécurité, les entourages d'escalier et les coursives, peut être supprimée partout où les cloisonnements constituent la partie extérieure du navire, ou quand le compartiment adjacent ne présente pas de risque d'incendie.

Toutes les cloisons de coursives doivent être constituées par des cloisons du type « B », et doivent s'étendre de pont à pont. Lorsqu'il n'y a pas de plafond, ou lorsque les plafonds sont construits d'un matériau incombustible, on autorisera des ouvertures de ventilation munies d'un grillage incombustible. Toutes les autres cloisons d'entourage doivent également s'étendre intégralement de pont à pont.

Les cloisonnements du type « B » doivent être d'un type à âme incombustible ou d'un type composite, comportant à l'intérieur des couches de feuilles d'amiante ou de matériaux incombustibles analogues, et la limite d'élévation de température à laquelle on se réfère dans les définitions des cloisons du type « B » à la Règle 26, doit être observée à la fin de l'essai de 30 minutes au feu standard.

Règle 31.

Séparation entre les locaux habités d'une part et les locaux de machines, les locaux à marchandises et les locaux de service d'autre part

Les cloisons et ponts qui séparent les locaux habités des locaux de machines, des locaux à marchandises et des locaux de service, doivent être construits suivant le type des cloisons « A », et ces cloisons et ponts doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration intéressée, eu égard à la nature des locaux adjacents.

Règle 32.

Revêtements de Ponts

(Méthodes I, II et III)

Les sous-couches constituant les revêtements des ponts à l'intérieur des locaux habités, des postes de sécurité, des escaliers et des coursives, doivent être en matériaux ne s'enflammant pas spontanément et approuvés par l'Administration.

Règle 33.

Protection des Escaliers

(a) Méthodes I et III

(i) Tous les escaliers doivent avoir une charpente en acier et être disposés dans des entourages constitués de cloisons du type « A », munis de moyens efficaces de fermeture de toutes les ouvertures, et s'étendant depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au pont découvert, sauf les exceptions suivantes :

(a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts, à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue, au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.

(b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent complètement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les entourages d'escalier doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents.

Les dispositifs de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes, autres que les portes étanches, doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes, comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(b) *Methode II*

(i) Les escaliers principaux doivent avoir une charpente en acier et doivent se trouver dans des entourages constitués par des cloisons du type « A », avec de moyens de fermeture à toutes les ouvertures depuis le pont d'emménagement le plus bas jusqu'au moins à une hauteur d'où l'on peut accéder directement au port découvert, sauf les exceptions suivantes :

(a) Il n'est pas nécessaire de prévoir d'entourage pour les escaliers qui desservent seulement deux entreponts à condition que l'intégrité du pont découpé par la descente soit maintenue au moyen de cloisons ou de portes convenables, dans l'un ou l'autre des deux entreponts.

(b) Des escaliers peuvent être installés sans entourage dans un local de réunion, à condition qu'ils se trouvent entièrement à l'intérieur de ce local.

(ii) Les entourages d'escalier doivent avoir une communication directe avec les coursives et enclore une superficie suffisante pour empêcher l'embouteillage, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. Ils doivent contenir le moins possible de locaux habités ou autres locaux fermés dans lesquels un incendie peut prendre naissance.

(iii) Les cloisons qui enferment les escaliers doivent avoir un degré d'isolation jugé satisfaisant par l'Administration, compte tenu de la nature des locaux adjacents. Les moyens de fermeture des ouvertures des entourages d'escaliers doivent avoir une résistance au feu au moins aussi efficace que les cloisons dans lesquelles ces ouvertures sont pratiquées. Les portes autres que les portes étanches doivent pouvoir se fermer d'elles-mêmes comme il est prescrit pour les cloisons des tranches verticales principales.

(iv) Les escaliers secondaires devront comporter des charpentes en acier, mais ne seront pas nécessairement à l'intérieur d'entourages, à condition que l'intégrité des ponts découpés par ces escaliers soit maintenue par l'installation de dispositifs d'extinction par pulvérisation dans ces escaliers.

Règle 34.

Protection des Ascenseurs et Monte-charges, Puits d'Éclairage, d'Aération etc. (Méthodes I, et III)

Les cages des ascenseurs et monte-charges, les puits d'éclairage et d'aération desservant les locaux habités, etc., doivent être constitués de cloisons du type « A ». Les portes doivent être en acier ou en un autre matériau incombustible, et, lorsqu'elles sont fermées, doivent assurer une résistance au feu au moins aussi efficace que celle des entourages sur lesquels elles sont disposées.

Les cages des ascenseurs doivent être disposées de manière à empêcher la fumée et les flammes de passer d'un entrepont à un autre et doivent être munies de dispositifs de fermeture, permettant de limiter le tirage et le passage des fumées.

L'isolation des cages d'ascenseurs qui se trouvent à l'intérieur des entourages d'escaliers n'est pas obligatoire.

Dans le cas où un puits d'aération ou d'éclairage communique avec plus d'un entrepont, et lorsque, suivant l'opinion de l'Administration, les fumées et les flammes risquent de passer d'un entrepont à l'autre, des écrans contre la fumée doivent être installés de manière que chacun des locaux se trouve isolé en cas d'incendie.

Tous les autres conduits (par exemple, pour les câbles électriques) doivent être construits de façon à ne pas permettre à un incendie de se propager entre plusieurs entreponts ou plusieurs compartiments.

Règle 35.

Protection des Postes de Sécurité (Méthodes I, II et III)

Les postes de sécurité doivent être séparés des autres régions du navire par des cloisons et des ponts du type « A ».

Règle 36.

Protection des Magasins, etc. (Méthodes I, II et III)

Les cloisons d'entourage de soutes à bagages, soutes à dépêches, magasins à peinture, lampisteries, cuisines et autres locaux similaires doivent être du type « A ». Les locaux contenant des objets ou un matériel éminemment inflammables doivent être situés de manière à réduire le danger pour les passagers ou l'équipage en cas d'incendie.

Règle 37.

Fenêtres et Hublots

(a) *Méthodes I et III*

Toutes les fenêtres et hublots à l'intérieur des locaux habités doivent être construits avec des cadres en métal ou en un matériau équivalent. Le vitrage doit être assujéti dans un encadrement avec couvre-joints métalli-

ques ou avec un dispositif équivalent. Toutes les fenêtres ou hublots ouvrant sur les coursives ou sur les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

(b) Méthode II

Toutes les fenêtres et hublots ouvrant sur les coursives ou les escaliers doivent répondre aux prescriptions d'intégrité des cloisons sur lesquelles ils sont disposés.

Règle 38.

Systemes de Ventilation (Méthodes I, II et III)

Les orifices d'arrivée d'air frais ou d'aspiration d'air vicié doivent avoir des moyens de fermeture accessible pouvant être manœuvrés en cas d'incendie. D'une manière générale, les ventilateurs doivent être disposés de façon que les conduits débouchant dans les divers locaux restent à l'intérieur de la même tranche verticale principale.

Tous les appareils de ventilation mécanique, à l'exception des ventilateurs des locaux de machines, doivent être munis d'une commande principale telle que l'on puisse arrêter tous les ventilateurs de l'un ou l'autre de deux postes de commande aussi éloignés l'un de l'autre qu'il est pratiquement possible. L'une des commandes principales des appareils de ventilation mécanique desservant des locaux de machines doit pouvoir être manœuvrée de l'extérieur de ces locaux. Un isolement efficace doit être prévu pour les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines, partout où ces conduits traversent des locaux habités.

Règle 39.

Détails de Construction (non exigés pour la Méthode II)

(a) Méthode I

Sauf dans les locaux à marchandises, les soutes à dépêches, soutes à bagages et les chambres à vivres réfrigérées, tous les revêtements, semelles, lambourdages, plafonds et isolations devront être constitués en matériaux incombustibles. Toutefois, à bord des navires ne transportant pas plus de 100 passagers, il n'est pas nécessaire que les vaigrages, semelles, lambourdages et plafonds soient constitués en matériaux incombustibles, pourvu qu'ils soient conformes aux prescriptions relatives aux cloisons des locaux dans lesquelles ils sont situés.

Le volume total des éléments combustibles: revêtements, moulures, décorations et placages dans tout local habité ou local de réunion ne doit pas dépasser un volume équivalent au volume d'un placage de 2,54 millimètres (1/10 pouce) d'épaisseur, recouvrant la surface totale des parois et du plafond. Dans les entourages d'escaliers et cloisons des coursives, les éléments combustibles sont interdits pour la constitution des vaigrages, moulures, décorations ou placages.

(b) Méthode III

On doit réduire autant qu'il est pratique et raisonnable l'emploi des matériaux combustibles de tous genres, tels que les bois, placages, éléments de

plafonds, rideaux, tapis, non protégés contre le feu. Dans les grands locaux de réunion, les semelles, le lambourrage des parois et des plafonds et les supports divers doivent être en acier ou en matériau équivalent.

Règle 40.

Détails Divers (Méthodes I, II et III)

(a) (i) Les lames d'air et espaces vides se trouvant derrière les boiseries, ou entre ponts et plafonds doivent être convenablement divisés par des écrans bien ajustés, pour éviter les tirages. Leur écartement ne doit pas dépasser 13,70 mètres (45 pieds) dans le sens longitudinal.

(ii) Dans le sens vertical, ces espaces, y compris ceux qui se trouvent derrière les vaigrages des entourages, escaliers, puits, etc. . . ., doivent être fermés à chaque pont.

(b) La construction des plafonds et des cloisonnements doit être telle qu'elle permette aux rondes d'incendie de découvrir toute fumée provenant d'espaces dissimulés et inaccessibles, sans que l'efficacité de la protection contre l'incendie en soit diminuée.

(c) Les surfaces non apparentes de tous les vaigrages, cloisons, boiseries, escaliers, lambourrages, etc. . . ., dans les locaux habités doivent être tels qu'ils présentent un pouvoir limité de propagation de la flamme, à la satisfaction de l'Administration.

(d) Les peintures, vernis, et autres substances analogues, à base de nitrocellulose, ne doivent pas être employés.

(e) Le plomb ne doit pas être employé dans la construction des dalots extérieurs et boîtes de décharge sur bordé, des décharges sanitaires et autres conduits d'évacuation situés près de la ligne de charge, de même que partout où la fusion du plomb, en cas d'incendie, créerait des dangers d'envahissement.

(f) Les radiateurs électriques, s'il y en a à bord, doivent être fixés à demeure et construits de façon à réduire au minimum les risques d'incendie. Il est interdit d'employer des radiateurs électriques du type à feu ouvert.

Prescription s'appliquant seulement à la Méthode III

(g) Toutes les surfaces apparentes des locaux habités, ainsi que leurs enduits ou revêtements, doivent avoir un pouvoir propagateur de flamme limité, à la satisfaction de l'Administration.

Règle 41.

Appareils cinématographiques (Méthodes I, II et III)

Sauf dans les cas où l'on n'utilise que des films « ininflammables », l'installation et l'utilisation d'appareils cinématographiques à bord des navires à passagers doivent être soumises à des précautions spéciales contre l'incendie, prescrites par l'Administration. Les armoires et magasins où sont placés les films très inflammables doivent être pourvus d'un conduit aboutissant à l'air libre, ayant une section totale de 2,85 cm.² par kilogramme (1 pouce carré par 5 livres) de bobines de film ou de matière équivalente entreposées.

Règle 42.*Dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau, Système Avertisseur d'incendie et Système de détection (Méthode II)*

A bord des navires utilisant la Méthode II, on doit installer un dispositif automatique d'extinction par pulvérisation d'eau et un système avertisseur d'incendie d'un type approuvé par l'Administration et conforme aux Dispositions de la Règle 48. Ces installations sont disposées de façon à protéger tous les locaux fermés affectés à l'usage ou au service des passagers ou de l'équipage, à l'exception des locaux ne présentant pas un risque notable d'incendie.

Règle 43.*Avertisseurs d'Incendie automatiques et Dispositifs de Détection d'Incendie (Méthode III)*

Sur les navires où l'on utilise la Méthode III, on doit installer un dispositif de détection d'incendie, d'un type approuvé par l'Administration, qui sera installé de façon à permettre de découvrir la présence d'un incendie dans tous les locaux fermés affectés à l'usage et au service des passagers ou de l'équipage (à l'exception des locaux qui ne présentent pas un risque notable d'incendie). Cette installation doit signaler automatiquement en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité) la présence ou l'indication d'un incendie, ainsi que son emplacement.

Règle 44.*Plans (Méthodes I, II et III)*

Des plans d'ensemble seront affichés en permanence à l'usage de l'Officier de service du navire : ils indiqueront l'emplacement, sur chaque pont, des diverses cloisons d'incendie du type coupe-feu, des zones limitées par des cloisons écrans retardant la propagation de l'incendie (s'il y en a), ainsi que tous renseignements utiles sur les avertisseurs d'incendie, les dispositifs de détection, les extincteurs automatiques par pulvérisation d'eau (s'il y en a), les dispositifs d'extinction d'incendie, les moyens d'entrée et de sortie des divers compartiments, ponts, etc., et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone.

PARTIE E. — DETECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE SUR LES NAVIRES A PASSAGERS ET LES NAVIRES DE CHARGE

La partie E est applicable aux navires à passagers et aux navires de charge, à l'exception de la Règle 50 qui ne s'applique qu'aux navires à passagers, et de la Règle 51 qui ne s'applique qu'aux navires de charge. Les dispositions des Règles 45 à 49 incluse sont applicables aux appareils et installations mentionnés dans les Règles 50 et 51.

Règle 45.*Pompes, Tuyautages d'Eau de Mer, Prises d'Incendie et Manches*

(a) Les pompes d'incendie ne doivent pas être attelées. Les pompes sanitaires, pompes de ballast et de cale ou pompes d'usage général peuvent être considérées comme pompes d'incendie. Sur tout navire, le débit des pompes affectées à la lutte contre l'incendie doit être au moins égal aux deux tiers du débit des pompes de cale exigées pour le dit navire. Chaque pompe doit être assez puissante pour fournir au minimum les deux jets énergiques dont il est question dans les présentes Règles. La portée du jet à la sortie des lances doit être d'environ 12 mètres (40 pieds).

(b) Les pompes d'incendie doivent toutes être munies de soupapes de sûreté. La disposition et le réglage de ces soupapes doivent être tels, qu'ils empêchent la pression de s'élever d'une manière excessive en quelque endroit que ce soit du réseau principal d'incendie.

(c) Le diamètre des tuyaux doit être suffisant pour assurer un débit d'eau permettant l'utilisation simultanée d'au moins deux manches d'incendie. Il doit être calculé en fonction du débit exigé pour les pompes affectées à la lutte contre l'incendie.

(d) Le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels, que deux jets au moins, dont l'un fourni par une manche d'une seule pièce puissent être simultanément dirigés sur un point quelconque du navire.

(e) Les tuyaux et bouches d'incendie doivent être disposés de manière que les manches puissent s'y adapter facilement. Sur les navires susceptibles de transporter des cargaisons en pontée, l'emplacement des bouches d'incendie doit être tel que leur accès soit toujours facile, et les tuyaux doivent être, dans toute la mesure du possible, installés de manière à ne pas risquer d'être endommagés par les dites cargaisons.

(f) Des robinets ou soupapes doivent être disposés sur les tuyautages, de telle manière qu'une quelconque des manches puisse être débranchée pendant que les pompes d'incendie sont en marche.

(g) Les manches d'incendie doivent être fabriquées avec des matières approuvées par l'Administration; elles doivent être d'une longueur suffisante pour permettre de diriger un jet d'eau sur l'un quelconque des points où leur utilisation peut être rendue nécessaire. Elles doivent être pourvues des accessoires nécessaires. Le diamètre intérieur de l'ajutage de la lance ne doit pas être inférieur à 12 mm. (un demi-pouce).

(h) Les manches prévues dans les présentes Règles comme « manches d'incendie » ainsi que les outils et accessoires nécessaires, doivent être constamment maintenus en état de servir. Ils doivent être placés en évidence et à proximité des bouches ou prises à raccord.

Règle 46.*Extincteurs d'Incendie*

(a) Les extincteurs d'incendie doivent être de modèles et de caractéristiques approuvées par l'Administration. La capacité des extincteurs portatifs ne doit être ni supérieure à 13,5 litres (3 gallons) ni inférieure à 9 litres (2 gallons).

(b) Le nombre des charges de rechange à prévoir est fixé par l'Administration.

(c) Les extincteurs contenant du gaz sous pression sont interdits dans les locaux habités servant aux passagers ou à l'équipage.

(d) Les extincteurs portatifs sont examinés périodiquement et soumis aux essais demandés par l'Administration.

(e) Un des extincteurs portatifs destinés à être employés dans un local déterminé doit être placé, près de l'entrée de ce local.

(f) Les robinets de manœuvre des dispositifs fixes d'extinction doivent être facilement accessibles et placés de manière à n'être pas rendus rapidement inutilisables par un commencement d'incendie.

Règle 47.

Extinction par la Vapeur ou par Gaz Inerte

(a) Quand il est fait emploi de gaz ou de vapeur comme moyen d'extinction dans les cales à marchandises ou dans les chaufferies, les tuyautages nécessaires pour amener le gaz ou la vapeur doivent être munis de soupapes ou de robinets, aisément accessibles du pont, en toutes circonstances, et sur lesquels soient clairement indiqués les compartiments desservis par chacun des tuyautages. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que du gaz ou de la vapeur ne puissent être envoyés par inadvertance dans un compartiment quelconque. Si un tuyau aboutit à un local auquel les passagers ont accès, il doit être muni d'une vanne ou d'un robinet d'arrêt supplémentaire convenablement protégé.

(b) Le tuyautage sera disposé de manière à assurer une répartition efficace du gaz extincteur ou de la vapeur. Dans les cales de grandes dimensions, seront installés au moins deux tuyaux, l'un dans la partie avant de la cale et l'autre dans la partie arrière. En cas d'emploi de vapeur, les tuyaux doivent descendre jusqu'en un point du local considéré situé suffisamment bas.

(c) (i) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu pour les cales à marchandises, la quantité de gaz disponible doit correspondre à un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la plus grande des cales à marchandises susceptibles d'être isolées.

(ii) Quand le gaz carbonique est employé comme agent extincteur dans les chaufferies, la quantité de gaz amenée par le tuyautage doit être suffisante pour fournir un volume de gaz libre égal à 30 pour cent au moins du volume brut de la chaufferie la plus vaste, dimensions prises jusqu'au-dessus des chaudières. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines doit être considéré comme formant un seul compartiment.

(iii) Quand le gaz carbonique est l'agent extincteur prévu à la fois pour les cales à marchandises et les chaufferies, il n'est pas besoin que la quantité de gaz soit supérieure à celle requise pour la protection du plus grand de ces compartiments, que celui-ci soit une cale à marchandises ou une chaufferie.

(iv) Pour l'application du présent paragraphe (c), le volume occupé par le gaz sera calculé sur la base de 0,56 mètres cubes par kilogramme (9 pieds cubes par livre).

(d) Quand la vapeur est l'agent extincteur employé dans les cales, la ou les chaudières prévues pour fournir cette vapeur doivent avoir une capacité de production horaire d'au moins 1 kg. de vapeur par 0,750 mètre cube (1 livre par 12 pieds cubes) de volume brut de la plus grande des cales à marchandises du navire.

(e) Des dispositifs doivent être prévus pour stopper les ventilateurs de l'extérieur du local où ils fonctionnent et pour fermer toutes les portes, conduits de ventilation, espaces annulaires autour des cheminées et autres ouvertures des locaux où un gaz inerte ou de la vapeur peuvent être utilisés comme agents extincteurs.

(f) Un signal sonore doit permettre d'avertir de l'envoi de gaz carbonique dans tout local où du personnel peut être appelé à travailler.

Règle 48.

Dispositif automatiques à Pulvérisation d'Eau

(a) Les dispositifs automatiques à pulvérisation d'eau peuvent être considérés comme des moyens satisfaisants pour l'extinction de l'incendie. Quand un tel dispositif est installé, il doit être maintenu chargé à la pression nécessaire et toutes mesures utiles doivent être prises pour en assurer en permanence l'alimentation en eau.

(b) L'installation doit être divisée en sections dont le nombre doit être approuvé par l'Administration et des avertisseurs automatiques doivent permettre de signaler, en un ou plusieurs points ou stations convenables, la naissance ou l'existence, ainsi que l'emplacement d'un feu.

(c) La ou les pompes, alimentant en eau les têtes des pulvérisateurs doivent être connectées de manière à assurer leur mise en marche automatique par suite de chute de pression dans l'installation.

(d) Chaque pompe doit permettre d'alimenter en eau, en quantité suffisante et à la pression convenable pour assurer leur fonctionnement simultané, un nombre de pulvérisateurs à déterminer par l'Administration.

(e) Le nombre de sources d'énergie alimentant les pompes à eau de mer, compresseurs d'air, et avertisseurs automatiques, ne doit pas être inférieur à deux. Quand il s'agit d'énergie électrique, celle-ci doit être fournie par l'intermédiaire du tableau de secours et par une canalisation exclusivement réservée à cet usage. Le circuit ne doit comporter aucun interrupteur autre que celui du tableau de secours. Cet interrupteur doit être clairement désigné par une plaque indicatrice; il doit normalement être enfermé.

(f) La température à laquelle les pulvérisateurs doivent entrer en action sera dans chaque cas agréée par l'Administration. Toutes mesures utiles doivent être prises pour assurer la vérification, à intervalles réguliers, de tous les dispositifs automatiques.

Règle 49.

Appareils Respiratoires, Casques et Fanoux de Sécurité

(a) Tout appareil ou casque respiratoire doit être d'un modèle approuvé par l'Administration.

(b) Pour empêcher que le porteur d'un casque ou d'un masque respiratoire équipé d'un tuyau de prise d'air ne respire de la fumée, la longueur de ce tuyau devra être telle qu'elle permette d'atteindre un point quelconque des cales ou de la tranche des machines à partir d'un point situé sur le pont decouvert à distance suffisante du panneau d'écouille ou de la porte.

(c) Les fanaux de sécurité doivent avoir une capacité de marche d'au moins 3 heures: ils doivent être d'un modèle approuvé par l'Administration.

Règle 50.

Dispositions concernant les Navires à Passagers

Services de ronde et détection d'incendie

(a) Un service de ronde convenable doit être organisé sur tout navire à passagers, de manière à permettre de découvrir rapidement tout commencement d'incendie. Des avertisseurs à commande manuelle doivent être installés dans tous les locaux habités à l'usage des passagers et de l'équipage, pour permettre aux rondiers de donner immédiatement l'alerte à la passerelle ou à un poste de sécurité.

(b) Un système approuvé d'avertisseur d'incendie ou de détecteurs d'incendie doit être installé pour signaler automatiquement, en un ou plusieurs endroits ou postes de sécurité du navire (où les officiers et les membres de l'équipage peuvent observer avec le plus de rapidité), la présence ou l'indication, ainsi que l'emplacement, d'un incendie dans toute région du navire qui, de l'avis de l'Administration, n'est pas accessible au service de ronde, excepté quand il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages d'une durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger cette disposition.

Locaux utilisés par les Passagers et l'Équipage

(c) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur tout point de chaque pont ou espace utilisé par les passagers ou par l'équipage quand les portes étanches, ainsi que toutes les portes des cloisons principales d'incendie, sont fermées. Les portes des cloisons intermédiaires peuvent être pourvues d'orifices de dimensions convenables munis d'un dispositif d'obturation.

(d) Tout navire à passagers doit être pourvu d'extincteurs d'incendie portatifs approuvés, d'un modèle approprié, et en nombre jugé suffisant par l'Administration.

Locaux à Marchandises

(e) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés dans l'un quelconque des locaux à marchandises.

(f) (i) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux doit être muni d'installations comportant un réseau de tuyautage permanent et permettant d'amener, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz inerte suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent. du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Ad-

ministration intéressée pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur, quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47.

(ii) Sur les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 1,000 tonneaux, les installations d'extinction dans les locaux à marchandises doivent être réalisées à la satisfaction de l'Administration.

Compartiment des machines et soutes à combustible

(g) Tout navire à passagers doit être muni d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés sur un point quelconque des soutes à charbon, des chaufferies et des compartiments des machines.

(h) sur tout navire à passagers équipé de chaudières à combustible liquide ou mu par des moteurs à combustion interne, on doit prévoir dans les locaux des machines au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche, les manches correspondantes munies de raccords et manchons nécessaires, ainsi que les ajutages d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(i) Tout navire à passagers, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées au combustible liquide, doit satisfaire aux conditions figurant aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus et répondre, en outre, aux prescriptions suivantes :

- (i) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration;
- (ii) il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide.
- (iii) des dispositifs approuvés doivent permettre de fournir et de distribuer promptement de la mousse sur le sol de la ou des chaufferies et de tout local renfermant des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir, sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces), la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machines n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines l'ensemble formé par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point, ou de plusieurs points, facilement accessibles, et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.
- (iv) Il doit y avoir un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minima de 136 litres (30 gallons) sur les navires n'ayant

qu'une chaufferie; il doit y en avoir deux sur les navires ayant plus d'une chaufferie. Ces extincteurs seront munis de manches et de dévidoirs permettant d'atteindre toute région des chaufferies et des locaux des machines où se trouve une partie quelconque de l'installation relative au combustible liquide. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 45 kg. (100 livres) peut être admis comme équivalent à celui d'un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

(j) Sur tout navire à passagers mu par un moteur à combustion interne, en sus des dispositifs prévus aux paragraphes (g) et (h) ci-dessus, il doit être installé, dans chacun des compartiments des machines, au moins un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons). Il doit en outre être prévu, dans chacun de ces compartiments, un extincteur portatif d'un modèle approuvé par 1000 ou fraction de 1000 chevaux de puissance au frein des machines, sans que le nombre total par compartiment de ces extincteurs puisse être inférieur à deux ni qu'il puisse en être exigé plus de six par compartiment. L'emploi d'un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 45 litres (10 gallons).

(k) Si un navire à passagers, muni d'une chaudière auxiliaire, est mu par un moteur à combustion interne, il doit satisfaire aux prescriptions du paragraphe (i) (i). Si la chaudière auxiliaire est installée dans un compartiment des machines, on doit remplacer, dans ce local, l'extincteur à mousse de 45 litres prévu au précédent paragraphe par un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 136 litres (30 gallons), muni des flexibles convenables, ou par tout autre dispositif approuvé pour la distribution de la mousse. Un extincteur à gaz carbonique de 45 kilogrammes (100 livres) peut être admis comme équivalent à un extincteur à mousse de 136 litres (30 gallons).

Pompes

(l) Tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 4000 tonneaux doit être muni d'au moins trois pompes d'incendie mues par la vapeur ou par toute autre source d'énergie, et tout navire à passagers d'une jauge brute inférieure à 4000 tonneaux, d'au moins deux pompes à incendie de ce type.

Chacune de ces pompes doit être assez puissante pour débiter la quantité d'eau que l'Administration jugera utile par deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire.

(m) Sur les navires à passagers d'une longueur égale ou supérieure à 91,5 m. (300 pieds), munis de chaudières alimentées au combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, les conduites d'eau, les pompes et les sources d'énergie qui les actionnent doivent être disposées de manière à éviter qu'un incendie dans l'un quelconque des compartiments puisse mettre toutes les pompes d'incendie hors de service.

Sur les navires d'une longueur inférieure à 91,5 m. (300 pieds), si un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.

Tuyautage et bouches d'incendie

(n) Tout navire à passagers doit être pourvu de tuyautages et de bouches d'incendie répondant aux prescriptions de la Règle 45.

Manches d'incendie

(o) Tout navire à passagers doit être pourvu de manches d'incendie en nombre suffisant à la satisfaction de l'Administration. Il doit y avoir au moins une manche par bouche d'incendie, et ces manches d'incendie ne doivent être utilisées que pour l'extinction des incendies ou pour l'essai des systèmes d'extinction lors des exercices d'incendie et des visites des installations.

Casques respiratoires et fanaux de sûreté

(p) Tout navire à passagers doit avoir à bord deux équipements au moins, composés chacun d'un casque ou appareil respiratoire, d'un fanal de sûreté et d'une hache de pompier. Ces équipements doivent être déposés en deux endroits suffisamment éloignés l'un de l'autre et maintenus en état de service. Une perceuse électrique portative, permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons, doit être constamment disponible.

Règle 51.*Dispositions concernant les Navires de Charge
de 1000 Tonneaux de Jauge brute et au-dessus*

(a) (i) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 2,000 tonneaux doit être muni d'une installation d'extinction par gaz inerte, permettant d'envoyer, par un réseau de tuyautages fixes, dans tout compartiment susceptible d'être occupé par des marchandises, une quantité de gaz suffisante pour donner un volume de gaz libre au moins égal à 30 pour cent du volume brut de la cale la plus vaste susceptible d'être hermétiquement fermée. L'Administration pourra autoriser l'emploi de vapeur au lieu de gaz inerte sur les navires à vapeur et sur les navires à moteur quand ils sont pourvus d'installations satisfaisant aux conditions requises par le paragraphe (d) de la Règle 47. Sur les bateaux-citernes, l'emploi de la mousse peut être autorisé comme un équivalent convenable du gaz inerte ou de la vapeur.

(ii) L'Administration peut dispenser de l'observation de ces prescriptions les cales à marchandises de tous les navires (autre que les citernes des pétroliers):

- (a) si les cales sont pourvues de panneaux d'écouille en acier et de moyens efficaces de fermeture de tous les conduits d'air et autres ouvertures conduisant aux cales;
- (b) si le navire est construit pour être affecté uniquement aux transports de cargaisons telles que le minerai ou le charbon;
- (c) s'il est démontré à la satisfaction de l'Administration que le navire effectue des voyages de durée si courte qu'il serait déraisonnable d'exiger l'observation de ces prescriptions.

(b) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,000 tonneaux doit être muni:

- (i) (a) de 2 pompes mues par une source d'énergie d'une puissance assurant le plein débit des manches d'incendie et d'installations permettant de diriger rapidement au moins deux jets énergiques simultanés en un point quelconque du navire. Ces instal-

lations doivent comprendre autant de manches d'incendie, comportant chacune les raccords et flexibles nécessaires, que l'Administration intéressée le jugera utile;

- (b) Toutes les fois que, sur un tel navire où sont installées des chaudières à combustible liquide ou des moteurs à combustion interne, un incendie dans un compartiment quelconque peut rendre toutes les pompes inutilisables, il doit y avoir à bord un autre moyen d'éteindre l'incendie.
- (ii) D'extincteurs portatifs d'incendie prêts à un emploi immédiat dans tout local utilisé par l'équipage et les passagers, s'il y en a, sans que ce nombre puisse jamais être inférieur à cinq;
- (iii) D'un équipement composé d'un appareil ou casque respiratoire, d'un fanal de sûreté, d'une hache de pompier et, sauf sur les bateaux-citernes, d'une perceuse électrique portative permettant en cas d'urgence de frayer un accès au lieu de l'incendie à travers ponts, tambours ou cloisons.

(c) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, équipé de chaudières à combustible liquide ou de moteurs à combustion interne, il doit être prévu dans les compartiments des machines, au moins deux bouches d'incendie, l'une à tribord, l'autre à bâbord, et, pour chaque bouche d'incendie, une manche munie des raccords et manchons nécessaires, ainsi qu'un ajutage d'un modèle convenable pour projeter de l'eau en pluie sur le combustible liquide.

(d) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux, sur lequel les chaudières principales ou auxiliaires sont alimentées avec un combustible liquide, les prescriptions suivantes doivent être en outre observées :

- (i) il doit y avoir dans chaque rue de chauffe un récipient contenant du sable, de la sciure de bois imprégnée de soude, ou toute autre matière sèche approuvée, en quantité à la satisfaction de l'Administration.
- (ii) Il doit y avoir, dans chaque rue de chauffe, ainsi que dans tout local renfermant une partie de l'installation relative au combustible liquide, au moins deux extincteurs portatifs d'un type approuvé, distributeurs de mousse ou d'un autre agent approuvé efficace pour éteindre un incendie de combustible liquide. Il doit y avoir, en outre, au moins un extincteur répondant aux mêmes conditions, la capacité correspondante devant être de 9 litres (2 gallons) par brûleur, sans qu'on puisse toutefois exiger pour la capacité totale du ou des extincteur(s) supplémentaire(s) plus de 45 litres (10 gallons) par chaufferie.
- (iii) Des dispositifs approuvés doivent permettre de produire et distribuer promptement de la mousse sur le sol de la chaufferie et de tout local qui renferme des pompes à combustible ou des caisses de décantation. La quantité de mousse que ces appareils peuvent fournir doit être suffisante pour couvrir sur une épaisseur de 152 mm. (6 pouces) la surface la plus étendue sur laquelle il est possible que se répande du combustible liquide au cas où une fuite viendrait à se produire. Au lieu de mousse, on peut faire usage de gaz inerte ou de vapeur, ou employer un système fixe d'extinction par projection en pluie d'eau sous forte pression. Au cas où la chambre des machi-

nes, n'est pas complètement séparée de la chaufferie et où il peut se faire que du combustible liquide s'écoule de la chaufferie dans la chambre des machines, l'ensemble formée par la chaufferie et la chambre des machines est considéré comme formant un seul compartiment. Les appareils doivent pouvoir être commandés d'un point ou de plusieurs points facilement accessibles et qui ne puissent se trouver rapidement isolés par un commencement d'incendie.

(e) L'Administration devra étudier tout spécialement les dispositions d'extinction à installer dans les chaufferies et les locaux des machines des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1.000 tonneaux et pouvant utiliser simultanément du charbon et du combustible liquide.

(f) Sur tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux et mu par un moteur à combustion interne, les compartiments des machines doivent contenir :

- (i) les dispositifs prévus au paragraphe (c) de la présente Règle ;
- (ii) un extincteur à mousse d'un modèle approuvé et d'une capacité minimum de 45 litres (10 gallons) ou un extincteur à gaz carbonique de 16 kg. (35 litres) ;
- (iii) des extincteurs portatifs dont le nombre et la répartition seront fixés par l'Administration, compte tenu de la dimension et de la disposition de la chambre des machines ainsi que de la puissance des machines, étant entendu que le nombre de ces extincteurs ne peut être inférieur à deux, ni qu'on puisse en exiger plus de six.

Les prescriptions du paragraphe (d) de la présente Règle doivent être appliquées quand le navire est muni d'une chaudière à combustible liquide.

Règle 52.

Possibilité d'utilisation rapide des Installations

Les installations d'extinction d'incendie des navires à passagers et des navires de charge neufs ou existants, doivent être maintenues en bon état de fonctionnement et prêtes à être immédiatement utilisées à tout moment du voyage.

Règle 53.

Equivalences

Chaque fois qu'est prévu, dans le présent chapitre, un type déterminé d'appareil, d'agent extincteur ou d'installation, tout autre type d'appareil ou d'installation, etc., peut être autorisé pourvu que l'Administration estime qu'il n'est pas moins efficace.

PARTIE F.—DIVERS

La partie F n'est applicable qu'aux navires à passagers.

Règle 54.

Echappées

(a) Dans tous les locaux pour passagers et équipage, des escaliers et des échelles doivent être prévus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide depuis chacun des locaux jusqu'au pont des embarcations. En particulier, les dispositions suivantes doivent être observées :

- (i) Sous le pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche doit être pourvu d'échappées suffisantes, aisément accessibles et offrant une retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.
 - (ii) Au-dessus du pont de cloisonnement, chaque local limité par les cloisons principales d'incendie doit être pourvu d'au moins deux échappées, dont l'une au moins doit accéder à un escalier formant une échappée verticale.
 - (iii) La largeur, le nombre et la disposition des escaliers doivent être à la satisfaction de l'Administration.
- (b) Toute chambre des machines, tout tunnel d'arbre, toute chaufferie et tout autre local de service, doit être pourvu d'une échappée praticable offrant au personnel un moyen de retraite qui n'exige pas la traversée de portes étanches.

Règle 55.

Marche Arrière

La puissance en marche arrière d'un navire à passagers doit être suffisante pour lui assurer des aptitudes de manœuvre convenables dans toutes les circonstances normales.

Règle 56.

Appareil à gouverner

(a) Tout navire à passagers doit être équipé d'un appareil à gouverner principal et d'un appareil à gouverner auxiliaire à la satisfaction de l'Administration.

(b) L'appareil auxiliaire doit pouvoir être mis rapidement en fonction en cas d'urgence; il doit être d'une construction assez solide et d'une puissance suffisante pour permettre de gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable; il doit être actionné par une source d'énergie sur tout navire pour lequel l'Administration exige une mèche de gouvernail dont le diamètre, à la hauteur de la barre, est supérieur à 228 mm. (9 pouces).

(c) Un ensemble moteur et des liaisons identiques à ceux de l'appareil à gouverner principal, seront considérés comme constituant un appareil à gouverner auxiliaire, dans le sens de la présente Règle.

CHAPITRE III. — ENGINES DE SAUVETAGE, ETC.**Règle 1.***Application*

(a) Le présent chapitre, sauf dans les cas où il en est autrement disposé, s'applique comme suit aux navires neufs faisant des voyages internationaux :

Partie A. — Navires à passagers et navires de charge.

Partie B. — Navires à passagers.

Partie C. — Navires de charge.

(b) Dans le cas de navires existants effectuant des voyages internationaux et ne satisfaisant pas déjà aux prescriptions du présent Chapitre relatives aux navires à passagers neufs, les mesures à prendre pour chaque navire doivent être déterminées par l'Administration de manière à obtenir autant que cela sera pratiquement possible et raisonnable, l'application au plus tard pour le 1^{er} janvier 1951 des principes généraux posés dans la Règle 4, et l'application dans une large mesure des autres prescriptions du présent Chapitre.

PARTIE A. — DISPOSITIONS COMMUNES

(La Partie A s'applique à la fois aux navires à passagers et aux navires de charge)

Règle 2.*Définitions*

Dans ce Chapitre

l'expression « voyage international court » désigne un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage puissent être mis en sécurité, et au cours duquel la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ne dépasse pas 600 milles.

Règle 3.*Exemptions*

(a) Chaque Administration, si elle juge que la nature abritée et les conditions du voyage sont telles qu'elles rendraient l'application de la totalité des prescriptions du présent Chapitre ni raisonnable, ni nécessaire, peut, dans la mesure correspondante, dispenser de ces prescriptions des navires déterminés ou des catégories de navires appartenant à ce pays et qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

(b) Pour les navires à passagers effectuant des voyages internationaux, et qui sont utilisés à des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers sans installation de couchettes, comme, par exemple, le transport de pèlerins, une Administration peut, si elle juge qu'il est pratiquement impossible d'appliquer les prescriptions du présent Chapitre, dispenser ceux de ces navires

qui appartiennent à ce pays des prescriptions en question, sous les conditions suivantes :

- (i) On doit appliquer, dans la plus large mesure compatible avec les circonstances du trafic, les prescriptions relatives aux embarcations de sauvetage et aux autres engins de sauvetage ainsi qu'à la protection contre l'incendie.
- (ii) Toutes ces embarcations et tous ces engins de sauvetage doivent être rapidement disponibles dans le sens de la Règle 4.
- (iii) Il doit y avoir une brassière de sauvetage pour chaque personne présente à bord.
- (iv) Des dispositions doivent être prises pour formuler des prescriptions générales qui doivent s'appliquer au cas particulier de ce genre de trafic. Ces prescriptions doivent être formulées d'accord avec ceux des autres Gouvernements contractants, s'il y en a, qui peuvent être directement intéressés au transport de ces passagers dans ces trafics.

Nonobstant toute disposition de la présente Convention, les Règles de Simla de 1931 demeureront valables entre les Gouvernements qui y ont adhéré, jusqu'au moment où les Règles mentionnées dans l'alinéa (c) (iv) de la présente Règle entreront en vigueur.

Règle 4.

Conditions à remplir pour que les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants soient promptement disponibles

(a) Les principes généraux qui règlent l'armement en embarcation de sauvetage et en engins flottants d'un navire régi par le présent chapitre sont qu'ils doivent être promptement disponibles en cas d'urgence.

(b) Pour être promptement disponibles, les embarcations de sauvetage et engins flottants doivent remplir les conditions suivantes :

- (i) On doit pouvoir les mettre à l'eau sûrement et rapidement, même dans des conditions défavorables de bande et d'assiette.
- (ii) Il doit être possible d'embarquer dans les embarcations de sauvetage rapidement et en bon ordre.
- (iii) L'installation de chaque embarcation de sauvetage et de chaque engin flottant doit être telle qu'elle ne gêne pas la manœuvre des autres embarcations ou engins flottants.

(c) Tous les engins de sauvetage doivent être maintenus en bon état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage.

Règle 5.

Construction des Embarcations de Sauvetage

(a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité à la mer et un franc-bord suffisant lorsqu'elles sont en charge avec toutes les personnes qu'elles doivent recevoir et tout leur armement.

(b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être des embarcations ouvertes à bordé rigide avec des flotteurs intérieurs seulement. Elles ne doi-

vent pas avoir une longueur inférieure à 7 m. 32 (ou 24 pieds), sauf lorsqu'en raison des dimensions du navire, ou pour d'autres raisons, l'Administration considère l'emploi de telles embarcations de sauvetage comme déraisonnable ou impraticable. Sur aucun navire les embarcations de sauvetage ne doivent être d'une longueur inférieure à 4 m. 88 (ou 16 pieds).

(c) Une embarcation de sauvetage ne peut être admise si son poids en pleine charge avec les personnes qu'elle peut recevoir et son armement dépasse 20.300 kilogrammes (ou 20 tonnes anglaises).

(d) Toute embarcation de sauvetage autorisée à transporter plus de 60 personnes doit être, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A ou de la Classe B, répondant aux prescriptions de la Règle 9, soit une embarcation munie d'autres moyens approuvés de propulsion mécanique et répondant aux prescriptions de la Règle 10.

(e) Toute embarcation de sauvetage doit présenter une solidité suffisante pour pouvoir sans danger être mise à l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

(f) Toute embarcation de sauvetage doit avoir une tonture moyenne au moins égale à 4 pour cent de sa longueur.

(g) Dans une embarcation de sauvetage autorisée à porter 100 personnes ou plus, le volume des flotteurs doit être augmenté à la satisfaction de l'Administration.

(h) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage en bois doit être assurée par des caissons à air étanches à l'eau, dont le volume total doit être au moins égal à un dixième de la capacité cubique de l'embarcation.

(i) La flottabilité d'une embarcation de sauvetage métallique ne doit pas être inférieure à celle qui est exigée ci-dessus pour l'embarcation en bois de même capacité cubique; le volume des caissons à air étanches doit être augmenté en conséquence.

(j) Les bancs de nage et les bancs de côté doivent être installés aussi bas que possible dans l'embarcation et les planches de fond doivent être installées de telle façon que les bancs de nage ne soient pas à plus de 84 cm. (ou 2 pieds, 9 pouces) au-dessus d'elles.

Règle 6.

Capacité cubique des Embarcations de Sauvetage

(a) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage doit être déterminée par la Règle de Simpson (Stirling) ou par toute autre méthode donnant une précision du même ordre. La capacité d'une embarcation à arrière carré doit être calculée comme si l'embarcation était à arrière pointu.

(b) A titre d'indication, la capacité, en mètres cubes (ou pieds cubes) d'une embarcation de sauvetage, calculée à l'aide de la Règle de Simpson, peut être considérée comme donnée par la formule:—

$$\text{Capacité} = \frac{L}{12} (4A + 2B + 4C)$$

L désignant la longueur de l'embarcation mesurée en mètres (ou pieds) à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, de l'étrave à l'étambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, la longueur doit être mesurée jusqu'à la face intérieure du tableau.

A, B, C désignent respectivement les aires des sections transversales au quart avant, milieu et au quart arrière, qui correspondent aux trois points

obtenus en divisant L en 4 parties égales. (Les aires correspondant aux deux extrémités de l'embarcation sont considérées comme négligeables.)

Les aires A, B, C doivent être considérées comme données en mètres carrés (ou en pieds carrés) par l'application successive, à chacune des trois sections transversales, de la formule suivante:—

$$\text{Aire} = \frac{h}{12} (a + 4b + 2c + 4d + e)$$

h désigne le creux mesuré en mètres (ou en pieds), à l'intérieur du bordé en bois ou tôle, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord, ou, le cas échéant, jusqu'à un niveau inférieur déterminé comme il est dit ci-après.

a, b, c, d, e désignent les largeurs horizontales de l'embarcation mesurées en mètres (ou pieds) aux deux points extrêmes du creux ainsi qu'aux trois points obtenus en divisant h en quatre parties égales (a et e correspondant aux deux points extrêmes et c au milieu de h).

(c) Si la tonture du plat-bord, mesurée en deux points situés au quart de la longueur à partir des extrémités, dépasse un centième de la longueur de l'embarcation, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale A ou C doit être pris égal au creux au milieu, augmenté du centième de la longueur de l'embarcation.

(d) Si le creux de l'embarcation de sauvetage au milieu dépasse les 45 centièmes de la largeur, le creux à employer pour le calcul de la surface de la section transversale milieu B doit être pris égal aux 45 centièmes de la largeur et les creux à employer pour le calcul des surfaces des sections transversales A et C situées aux quarts avant et arrière s'en déduisent en augmentant le creux employé pour le calcul de la section B d'un centième de la longueur de l'embarcation, sans pouvoir dépasser toutefois les creux réels en ces points.

(e) Si le creux de l'embarcation de sauvetage est supérieur à 122 centimètres (4 pieds) le nombre de personnes que l'application des règles conduit à admettre doit être réduit dans la proportion de cette limite au creux réel, jusqu'à ce qu'une expérience à flot avec à bord ledit nombre de personnes, toutes munies de leurs brassières de sauvetage, ait permis d'arrêter définitivement ce nombre.

(f) Chaque Administration doit fixer par des formules convenables une limitation du nombre des personnes dans les embarcations de sauvetage à extrémités très fines et dans celles qui présentent des formes très pleines.

(g) Chaque Administration peut attribuer à une embarcation de sauvetage une capacité égale au produit par 0.6 des trois dimensions, s'il est reconnu que ce mode de calcul ne donne pas un résultat approché par excès; les dimensions s'entendent alors mesurées dans les conditions suivantes:

Longueur: hors bordé, entre intersections de celui-ci avec l'étrave et létambot; dans le cas d'une embarcation à arrière carré, jusqu'à la face extérieure du tableau;

Largeur: hors bordé, au fort de la section milieu;

Creux: au milieu, à l'intérieur du bordé, depuis la quille jusqu'au niveau du plat-bord. Mais le creux à faire intervenir dans le calcul de la capacité cubique ne peut, en aucun cas, dépasser les 45 centièmes de la largeur.

Dans tous les cas, l'armateur est en droit d'exiger que le cubage de l'embarcation soit effectué exactement.

(h) La capacité cubique d'une embarcation de sauvetage à moteur se déduit de la capacité brute en retranchant de celle-ci un volume égal à celui qui

est occupé par le moteur et ses accessoires, et, le cas échéant, par l'installation radiotélégraphique et le projecteur avec leurs accessoires.

Règle 7.

Capacité de Transport des Embarcations de Sauvetage

(a) La nombre de personnes qu'une embarcation de sauvetage est appelée à recevoir est égal au plus grand nombre entier obtenu en divisant sa capacité en mètres cubes par 0.283, ou sa capacité en pieds cubes par 10.

(b) Ce nombre doit être réduit quand il est plus grand que le nombre de personnes pour lesquelles des places assises ont été prévues. Ce dernier nombre doit être déterminé de telle façon que les personnes, une fois assises, ne gênent en aucune façon l'usage des avirons.

(c) Dans l'essai pour le détermination du nombre de personnes qu'une embarcation est apte à recevoir, il doit être supposé que chacune des personnes est une personne adulte, portant une brassière de sauvetage.

Règle 8.

Nombre réglementaire des Embarcations de Sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique

(a) Quand le nombre des embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est 20 ou plus, deux d'entre elles doivent être des embarcations à moteur de la classe A, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9.

(b) Quand le nombre d'embarcations de sauvetage qu'il est prescrit d'avoir à bord d'un navire à passagers est supérieur à 13, mais inférieur à 20, une des embarcations de sauvetage doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A et une seconde doit être une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A ou de la classe B, satisfaisant dans les deux cas aux prescriptions de la Règle 9, ou une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(c) Tous les navires à passagers qui ne sont pas équipés d'embarcations de sauvetage à moteur, conformément aux prescriptions ci-dessus, doivent être équipés d'une embarcation de sauvetage de la Classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, ou d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

(d) Tous les navires de charge de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus doivent avoir à bord, soit une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A ou B, satisfaisant aux prescriptions de la Règle 9, soit une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique satisfaisant aux prescriptions de la Règle 10.

Règle 9.

Spécification des Embarcations de Sauvetage à moteur

(a) Classe A

Une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A doit remplir les conditions suivantes :

- (i) Elle doit être équipée avec un type approuvé de moteur à combustion interne; elle doit porter un approvisionnement de combustible suffisant pour 24 heures de marche continue et être maintenue constamment en état de marche.

- (ii) Le moteur et ses accessoires doivent être convenablement enfermés, pour en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables; des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.
- (iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 6 nœuds, en eau calme, avec son chargement complet en personnes, en combustible et en armement.

(b) Classe B

Une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B, doit remplir les conditions suivantes :

- (i) Elle doit porter un approvisionnement convenable de combustible et être maintenue constamment en état de marche.
- (ii) Le moteur et ces accessoires doivent être convenablement enfermés afin d'en assurer le fonctionnement dans des conditions de temps défavorables, et des dispositions doivent être prises pour assurer la marche arrière.
- (iii) La vitesse en marche avant doit être d'au moins 4 nœuds en eau calme avec un chargement complet de personnes, de combustible et de son armement.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à moteur doit être au moins égal à celui des flotteurs qui seraient prescrits d'après les présentes règles si l'embarcation n'était pas une embarcation de sauvetage à moteur, et il doit être augmenté s'il y a lieu et dans la mesure nécessaire pour compenser la différence entre :

- (i) le poids du moteur, de ses accessoires, et, le cas échéant, du projecteur, de l'installation radio télégraphique et de leurs accessoires; et
- (ii) le poids de personnes supplémentaires que l'embarcation de sauvetage pourrait recevoir, si le moteur, ses accessoires, et, le cas échéant, le projecteur, l'installation radiotélégraphique et leurs accessoires étaient enlevés.

(d) Lorsqu'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe A est mise à bord, volontairement, au lieu d'une embarcation de sauvetage à moteur de la classe B ou d'un autre type d'embarcation de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé, en plus du nombre requis, les stipulations du paragraphe (b) (i) de la présente Règle doivent être appliquées en ce qui concerne le combustible.

Règle 10.

Spécification des Embarcations de sauvetage à propulsion mécanique autres que les Embarcations de Sauvetage à moteur

Une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique qui n'est pas à moteur, doit satisfaire aux conditions suivantes :

(a) Le dispositif de propulsion doit être d'un type approuvé et doit avoir une puissance suffisante pour permettre à l'embarcation de sauvetage de s'éloigner promptement du navire lors de la mise à l'eau, ainsi que de maintenir la direction de la marche dans des conditions de temps défavorables. Si le dispositif de propulsion a une commande à main, il doit être tel qu'il puisse

être manœuvrable par des personnes inexpérimentées, et il doit également pouvoir être manœuvré quand l'embarcation de sauvetage est pleine d'eau.

(b) Des dispositions seront prises pour la marche arrière.

(c) Le volume des flotteurs intérieurs d'une embarcation de sauvetage à propulsion mécanique, autre qu'une embarcation de sauvetage à moteur, doit être augmenté pour composer le poids du dispositif de propulsion.

Règle 11.

Armement des Embarcations de Sauvetage

(a) L'armement normal de chaque embarcation de sauvetage sera le suivant :

- (i) Un nombre suffisant d'avirons pour la nage en pointe, plus deux avirons de rechange, et un aviron de queue; un jeu et demi de dames de nage ou de tolets, attachés à l'embarcation par une aiguillette ou chaîne; une gaffe;
- (ii) Deux tampons pour chaque nable (il n'est pas exigé de tampons pour les nables munis de soupapes automatiques convenables), attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou chaînes; une écope et deux seaux faits d'une matière approuvée;
- (iii) Un gouvernail attaché à l'embarcation par une aiguillette, et une barre franche;
- (iv) Deux hachettes, une à chaque bout de l'embarcation;
- (v) Un fanal avec de l'huile pour 12 heures d'éclairage, deux boîtes d'allumettes appropriées dans un récipient étanche à l'eau;
- (vi) Un mât, ou des mâts avec des étais en fil d'acier galvanisé et des voiles de couleur orange;
- (vii) Un compas efficace enfermé dans un habitacle qui sera lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage;
- (viii) Une flière en guirlande extérieure à l'embarcation;
- (ix) Une ancre flottante de dimension approuvée;
- (x) Deux bosses de longueur suffisante: une d'elles sera tenue à l'extrême avant au moyen d'une estrope et d'un cabillot de manière à ce qu'elle puisse être larguée, et l'autre sera frappée solidement à l'étrave et prête à servir;
- (xi) Un récipient contenant quatre litres et demi (ou un gallon anglais) d'huile végétale, de poisson, ou animale; le récipient doit être disposé de façon à permettre de répandre aisément l'huile sur l'eau et construit de manière à pouvoir être amarré à l'ancre flottante;
- (xii) Un récipient étanche à l'air contenant des vivres à raison de deux livres anglaises (906 grs.) de vivres par personne;
- (xiii) Une livre anglaise (453 grammes) de lait condensé par personne, ou son équivalent;
- (xiv) Un réceptacle étanche à l'eau contenant trois quarts anglais (équivalent à trois litres) d'eau douce par personne; un gobelet fixé par une aiguillette;
- (xv) Deux signaux parachutes d'un type approuvé, capables de produire une lumière brillante à une haute altitude; six feux à main d'un type approuvé donnant une lumière rouge brillante;

- (xvi) Deux signaux fumigènes flottants d'un type approuvé (pour emploi durant le jour) capables de produire un quantité de fumée de couleur orange;
- xvii) Des dispositifs d'un type approuvé, permettant aux personnes de s'accrocher à l'embarcation si elle se retourne, sous la forme de quilles de roulis, de tringles, de quilles, ainsi que des filières de plat-bord à plat-bord en passant sous la quille de l'embarcation, ou tout autre dispositif approuvé;
- (xviii) Un coffre étanche de médicaments de première urgence, d'un type approuvé;
- (xix) Une lampe électrique capable d'être utilisée pour des signaux morses; deux batteries de réserve, deux ampoules de réserve;
- (xx) Un miroir de signalisation d'un type approuvé pour être utilisé durant le jour;
- (xxi) Un couteau de poche avec un ouvre-boîte attaché à l'embarcation par une aiguillette;
- (xxii) Deux halins légers flottants;
- (xxiii) Une pompe à main d'un type approuvé;
- (xxiv) Un coffre convenable pour recevoir le petit-matériel d'armement.

(b) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que dans l'opinion de l'Administration intéressée, les articles spécifiés dans les alinéas (vi), (xii), (xiii) (xx), (xxi) du paragraphe (a) de la présente Règle sont considérés comme superflus, l'Administration peut en permettre la dispense.

(c) Malgré les dispositions du paragraphe (a) de la présente Règle, les embarcations de sauvetage à moteur ou toutes autres embarcations de sauvetage à propulsion mécanique d'un type approuvé ne sont pas tenues de porter au mât ou des voiles, ou plus de la moitié de l'armement en avirons, mais elles doivent porter deux gaffes.

(d) Toutes les embarcations de sauvetage admises à transporter plus de 60 personnes doivent être munies de dispositifs convenables pour permettre à une personne se trouvant dans l'eau de se hisser dans l'embarcation de sauvetage.

Règle 12.

Maintien en bon ordre le l'Armement des Embarcations de Sauvetage

Tout le matériel d'armement des embarcations de sauvetage qui n'est pas enfermé dans des caissons, doit être convenablement saisi dans l'embarcation, à l'exception de la gaffe qui sera gardée claire pour déborder l'embarcation. Les saisines doivent être disposées de manière à assurer le chargement ou l'accès immédiat dans les embarcations.

Règle 13.

Appareil portatif de Radio pour Embarcations de Sauvetage

(a) Les navires ayant moins de 20 embarcations doivent être munis d'un appareil portatif de radio d'un type approuvé et satisfaisant aux prescriptions de la Règle 14 du Chapitre IV. Tout cet équipement doit être conservé dans

la chambre des cartes ou dans tout autre lieu convenable, et prêt à être transporté dans n'importe laquelle des embarcations en cas d'urgence.

(b) Dans le cas de navires effectuant des voyages d'une durée telle que, dans l'opinion de l'Administration, un appareil portatif de radio serait superflu, l'Administration peut en accorder la dispense.

Règle 14.

Accès aux Embarcations

Des dispositions convenables doivent être prises pour permettre l'accès aux embarcations.

Ces dispositions comprennent :

- (a) une échelle appropriée, correspondant à chaque jeu de bossoirs, pour permettre l'accès aux embarcations lorsqu'elles sont à l'eau ;
- (b) des dispositifs appropriés pour éclairer les appareils de mise à l'eau et les embarcations, lors de la mise à l'eau ;
- (c) des dispositions appropriées pour avertir les passagers et l'équipage que le navire est sur le point d'être abandonné ; et
- (d) des dispositifs appropriés situés en dehors de la chambre des machines, permettant d'arrêter toute décharge d'eau dans les embarcations.

Règle 15.

Inscriptions sur les Embarcations de Sauvetage et les Engins flottants

(a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage, ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir, doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire. Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient doit être peint sur l'avant et les deux bords.

(b) On inscrira de la même manière le nombre de personnes sur les engins flottants (et les radeaux transportés au lieu des engins flottants).

(c) On ne doit pas inscrire sur une embarcation de sauvetage ou sur un engin flottant un nombre de personnes plus grand que celui qui est obtenu en application des présentes Règles.

Règle 16.

Caractéristique des Bouées de Sauvetage

(a) Une bouée de sauvetage doit remplir les conditions suivantes :

- (i) être soit en liège massif, soit en toute autre matière équivalente ;
- (ii) être capable de soutenir, en eau douce, pendant 24 heures un poids de fer d'au moins 14 kgs. 5 (32 livres anglaises) ;

Sont prohibées les bouées de sauvetage dont le remplissage est constitué par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance à l'état de déchets et sans cohésion propre ainsi que les bouées dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air nécessitant une insufflation préalable.

(b) Les bouées doivent être pourvues de guirlandes solidement amarrées. Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27 m, 50 (ou 15 brasses) au moins. Le nombre des bouées de sauvetage lumineuses ne doit pas être inférieur à la moitié du

nombre total des bouées de sauvetage et ne doit en aucun cas descendre au-dessous de six. Les appareils lumineux correspondants doivent être automatiques, efficaces et ne doivent pas s'éteindre par l'effet de l'eau; ils doivent être disposés au voisinage de leurs bouées avec les organes de fixation nécessaires.

(c) Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées.

(d) Les bouées de sauvetage doivent pouvoir toujours être larguées instantanément et ne comporter aucun dispositif de fixation permanente.

Règle 17.

Brassières de Sauvetage

(a) Les navires doivent avoir, pour chaque personne présente à bord, une brassière de sauvetage d'un type approuvé par l'Administration, et, en outre, un nombre convenable de brassières spéciales pour enfants, à moins que les brassières précédentes ne puissent être ajustables à la taille des enfants.

(b) Une brassière de sauvetage ne doit pas être approuvée par l'Administration à moins de remplir les conditions suivantes:—

- (i) être de matière et de construction appropriées;
- (ii) être capable de soutenir en eau douce pendant 24 heures un poids de fer de 7 kgs. 5 (ou 16½ livres anglaises);
- (iii) être réversible;
- (iv) être capable de soutenir la tête d'une personne évanouie se trouvant dans l'eau.

Sont prohibées les brassières dont la flottabilité est assurée au moyen de compartiments à air.

(c) Les brassières doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles; leur position doit être clairement indiquée.

Règle 18.

Appareil Lance-amarre

(a) Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé par l'Administration.

(b) Cet appareil doit être capable de lancer avec une précision suffisante une ligne à une distance d'au moins 230 mètres (ou 250 yards) et doit comprendre au moins 4 fusées et 4 lignes.

Règle 19.

Signaux de Détresse du Navire

Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit, comprenant des signaux parachutes capables de produire une lumière rouge brillante à une haute altitude.

Règle 20.

Rôle d'Appel et Consignes en Cas d'Urgence

(a) Des fonctions spéciales à remplir en cas d'urgence doivent être assignées à chaque membre de l'équipage.

(b) Le rôle d'appel doit fixer ces fonctions spéciales et indiquer, en particulier, à quel poste chaque homme devra se rendre, ainsi que les fonctions qu'il aura à remplir.

(c) Le rôle d'appel doit être rédigé avant le départ du navire. Des copies en seront affichées dans diverses parties du navire, et en particulier dans les locaux de l'équipage.

(d) Le rôle d'appel doit fixer les fonctions des divers membres de l'équipage en ce qui concerne :

- (i) la fermeture des portes étanches, des vannes, les dispositifs de fermeture des dalots, des escarbilleurs, etc. ;
- (ii) l'armement des embarcations de sauvetage, y compris l'appareil de radio portatif et des engins flottants en général ;
- (iii) la mise à l'eau des embarcations sous bossoirs ;
- (iv) la préparation générale des embarcations et engins flottants ;
- (v) le rassemblement des passagers ;
- (vi) l'extinction de l'incendie.

(e) Le rôle d'appel doit fixer les devoirs respectifs des membres du personnel du Service Général envers les passagers en cas d'urgence. Ces devoirs comprennent :

- (i) avertir les passagers ;
- (ii) vérifier qu'ils sont habillés et qu'ils ont mis leurs brassières de sauvetage d'une manière convenable ;
- (iii) réunir les passagers aux postes de rassemblement ;
- (iv) maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler d'une manière générale les mouvements des passagers ; et
- (v) vérifier qu'un approvisionnement en couvertures a été placé dans les embarcations.

(f) Le rôle d'appel doit prévoir des signaux distincts pour l'appel de tout l'équipage aux postes d'embarcations et d'incendie, et donner les caractéristiques de ces signaux.

Règle 21.

Appels et Exercices

(a) (i) Sur les navires à passagers, l'appel de l'équipage pour les exercices relatifs aux embarcations et à l'incendie doivent avoir lieu une fois par semaine, quand cela est praticable. Sur les navires à passagers qui effectuent des voyages d'une longueur supérieure à une semaine, ces appels auront lieu avant que le navire ne quitte le dernier port de départ ;

(ii) Sur les navires de charge, un appel de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie doit avoir lieu à des intervalles ne dépassant pas un mois ;

(iii) Les dates auxquelles ces appels ont lieu doivent être mentionnées à tel journal de bord qui pourra être prescrit par l'Administration et, si, pendant une semaine quelconque (pour les navires à passagers) ou d'un mois (pour les navires de charge), ces appels n'ont pas lieu, mention sera faite au journal de bord de la raison pour laquelle il a fallu s'en dispenser.

(b) Sur les navires à passagers, sauf sur ceux qui effectuent des voyages internationaux courts, un appel des passagers doit avoir lieu dans les 24 heures qui suivent le départ.

(c) Divers groupes d'embarcations de sauvetage doivent être utilisées à tour de rôle au cours des exercices successifs d'embarcations. Les exercices et les inspections doivent être effectués de façon à ce que l'équipage comprenne plainement les fonctions qu'il sera appelé à remplir et s'y exerce.

(d) Le signal d'alerte pour l'appel des passagers aux postes de rassemblement se compose d'une suite de plus de six coups brefs suivis d'un coup long du sifflet ou de la sirène. Sur les navires à passagers sauf sur ceux effectuant des voyages internationaux courts, ce signal sera complété par d'autres signaux produits électriquement dans tout le navire et manœuvrés de la passerelle de navigation. La signification de tous les signaux intéressant les passagers, avec des instructions précises sur ce qu'ils ont à faire en cas d'urgence, doivent être clairement indiquées en langues appropriées dans des avis qui doivent être affichés dans leurs cabines et dans les endroits bien visibles dans d'autres parties des locaux à passagers.

PARTIE B.—NAVIRES A PASSAGERS SEULEMENT

(La partie B s'applique aux navires à passagers seulement)

Règle 22.

Embarcations de Sauvetage et Engins flottants

(a) Sous réserve des prescriptions des paragraphes ci-dessous de la présente Règle, sur les navires à passagers, il doit y avoir dans les embarcations de sauvetage une place pour chaque personne présente à bord, et en outre, des engins flottants pour 25 pour cent des personnes présentes à bord. Sur aucun navire à passagers il ne peut être exigé plus d'embarcations de sauvetage qu'il n'est nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(b) Dans le cas de navires à passagers effectuant des voyages internationaux courts, des embarcations de sauvetage et des engins flottants doivent être installés de façon à satisfaire aux prescriptions formulées pour ces navires dans les Règles 23 et 24. Si l'Administration considère que le transport de passagers, dépassant la capacité des embarcations prévue ci-dessus, est nécessaire par le volume du trafic, cette Administration peut la permettre, à condition que le navire satisfasse aux prescriptions applicables à cette classe de navires, formulées dans la Règle 1 (d) du Chapitre II.

(c) Une Administration peut permettre à des navires déterminés ou à des catégories de navires, en possession de certificats de voyage international court, d'effectuer des voyages dépassant 600 milles, mais ne dépassant pas 1,200 milles, pourvu que de tels navires satisfassent aux prescriptions du paragraphe (b) de la présente Règle et qu'ils portent des embarcations de sauvetage capables de contenir au moins 75 pour cent des personnes à bord.

Règle 23.

Nombre de Bossoirs et capacité des Embarcations de Sauvetage et des Engins flottants

(a) (i) Tout navire à passagers doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur, par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, sous réserve qu'il ne sera pas exigé un nombre de jeux de bossoirs supé-

rieur à celui des embarcations de sauvetage nécessaires pour recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(ii) Sous chaque jeu de bossoirs doit être attaché une embarcation de sauvetage. Si ces embarcations de sauvetage ne fournissent pas une place suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, des jeux de bossoirs additionnels auxquels seront attachées des embarcations de sauvetage doivent être installés si possible. Si les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs ne fournissent pas une place suffisante pour toutes les personnes présentes à bord, des embarcations de sauvetage additionnelles seront installées au-dessous des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs de façon à fournir une place pour chaque personne présente à bord.

(iii) Lorsque dans l'opinion d'une Administration, il est impraticable ou déraisonnable de mettre sur un navire le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, cette Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction du nombre de jeux de bossoirs, comme spécifié dans la colonne B du tableau.

(b) (i) Un navire à passagers affecté à des voyages internationaux courts doit avoir un nombre de jeux de bossoirs déterminé d'après sa longueur par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24. Une embarcation de sauvetage doit être attachée à chaque jeu de bossoirs. Ces embarcations de sauvetage doivent avoir au moins la capacité minimum prescrite par la colonne C du tableau, ou la capacité suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si ce nombre est inférieur au premier. Dans le cas de navires admis à transporter un nombre de personnes dépassant la capacité des embarcations de sauvetage spécifiée dans la colonne C, on doit installer des embarcations de sauvetage additionnelles sous bossoirs ou des engins flottants d'un type approuvé, de façon à ce que la place fournie par toutes les embarcations de sauvetage, y compris les engins flottants, soit suffisante pour recevoir toutes les personnes présentes à bord. En outre, il doit y avoir des engins flottants pour 10 pour cent des personnes présentes à bord.

(ii) Lorsque, dans l'opinion d'une Administration, il n'est ni praticable, ni raisonnable de mettre sur un navire effectuant des voyages internationaux courts le nombre de jeux de bossoirs exigé par la colonne A du tableau inséré à la Règle 24, l'Administration peut, dans certains cas exceptionnels, autoriser une réduction dans le nombre de jeux de bossoirs, pourvu toutefois, que ce nombre soit au moins égal au nombre réduit exigé par la colonne B du tableau, et aussi que la capacité totale des embarcations de sauvetage du navire soit au moins égale au minimum exigé par la colonne C ou égale à la capacité nécessaire pour recevoir toutes les personnes présentes à bord, si le nombre de celles-ci est inférieur au premier.

(c) Les navires à passagers doivent porter deux embarcations attachées aux bossoirs — une de chaque bord du navire — pour servir en cas d'urgence. Ces embarcations doivent être d'un type approuvé par l'Administration et ne dépasseront pas normalement une longueur de 8 mètres (ou 26 pieds). Elles peuvent entrer en compte pour satisfaire à la Règle 22, pourvu qu'elles répondent complètement aux conditions des embarcations de sauvetage du présent chapitre. Elles doivent être tenues prêtes pour un usage immédiat pendant que le navire est en mer. Sur les navires sur lesquels, en conformité avec la Règle 26 (j), des dispositifs sont fixés aux côtes des embarcations de sauvetage il n'est pas nécessaire de munir de ces dispositifs les deux embarcations mises à bord pour satisfaire aux stipulations de la présente Règle.

Règle 24.

Tableau relatif aux Bossoirs et à la capacité des Embarcations de Sauvetage

Le tableau ci-après fixe d'après la longueur du navire :

(A) le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer, à chacun desquels doit être attachée une embarcation de sauvetage conformément à la Règle 23 ci-dessus :

(B) le nombre réduit de jeux de bossoirs qui peut être admis exceptionnellement, conformément à la Règle 23 ;

(C) la capacité minimum requise pour les embarcations de sauvetage sur un navire effectuant des voyages internationaux courts.

Longueur enregistrée du navire		(A) Nombre Minimum de jeux de Bossoirs	(B) Nombre réduit de jeux de Bossoirs auto- risés excep- tionnellement	(C) Capacité Minimum des Embarcations	
Mètres	Pieds anglais			Mètres cubes	Pieds cubes
31 { et au- dessous de } 37	100 { et au- dessous de } 120	2	2	11	400
37 » 43	120 » 140	2	2	18	650
43 » 49	140 » 160	2	2	26	900
49 » 53	160 » 175	3	3	33	1,150
53 » 58	175 » 190	3	3	38	1,350
58 » 63	190 » 205	4	4	44	1,550
63 » 67	205 » 220	4	4	50	1,750
67 » 70	220 » 230	5	4	52	1,850
70 » 75	230 » 245	5	4	61	2,150
75 » 78	245 » 255	6	5	68	2,400
78 » 82	255 » 270	6	5	76	2,700
82 » 87	270 » 285	7	5	85	3,000
87 » 91	285 » 300	7	5	94	3,300
91 » 96	300 » 315	8	6	102	3,600
96 » 101	315 » 330	8	6	110	3,900
101 » 107	330 » 350	9	7	122	4,300
107 » 113	350 » 370	9	7	135	4,750
113 » 119	370 » 390	10	7	146	5,150
119 » 125	390 » 410	10	7	157	5,550
125 » 133	410 » 435	12	9	171	6,050
133 » 140	435 » 460	12	9	185	6,550
140 » 149	460 » 490	14	10	202	7,150
149 » 159	490 » 520	14	10	221	7,800
159 » 168	520 » 550	16	12	238	8,400
168 » 177	550 » 580	16	12		
177 » 186	580 » 610	18	13		
186 » 195	610 » 640	18	13		
195 » 204	640 » 670	20	14		
204 » 213	670 » 700	20	14		
213 » 223	700 » 730	22	15		
223 » 232	730 » 760	22	15		
232 » 241	760 » 790	24	16		
241 » 250	790 » 820	24	17		
250 » 261	820 » 855	26	18		
261 » 271	855 » 890	26	18		
271 » 282	890 » 925	28	19		
282 » 293	925 » 960	28	19		
293 » 303	960 » 995	30	20		
303 » 314	995 » 1,030	30	20		

Note sur (A) et (B). — Lorsque la longueur du navire dépasse 314 mètres (ou 1,030 pieds) l'Administration doit déterminer le nombre minimum de jeux de bossoirs à installer sur ce navire.

Note sur (C). — Lorsque la longueur du navire est inférieure à 31 mètres (ou 100 pieds) ou lorsqu'elle dépasse 168 mètres (ou 550 pieds) la capacité cubique des embarcations de sauvetage doit être déterminée par l'Administration.

Règle 25.*Appareil de Radio et Projecteur dans les Embarcations de Sauvetage à moteur*

(a) Toute embarcation de sauvetage à moteur de la Classe A, lorsqu'elle est exigée pour satisfaire aux paragraphes (a) et (b) de la Règle 8, doit être munie d'une installation radiotélégraphique, satisfaisant aux prescriptions de la présente Règle et de la Règle 13 du Chapitre IV et d'un projecteur répondant aux prescriptions du paragraphe (f) de la présente Règle.

(b) L'équipement de radiotélégraphie doit être installé dans une cabine assez grande pour contenir en même temps l'équipement et son utilisateur.

(c) Des mesures doivent être prises pour que le fonctionnement de l'émetteur et du récepteur ne soit pas gêné par le moteur en marche, que la batterie soit sur la charge ou non.

(d) La batterie de la radio ne doit pas être utilisée pour alimenter un dispositif de lancement de moteur ou un système d'allumage quel qu'il soit.

(e) Le moteur de l'embarcation de sauvetage doit être équipé avec une dynamo pour la recharge de la batterie de la radio, et pour tout autre usage.

(f) Le projecteur doit comporter une lampe d'au moins 80 watts, un réflecteur efficace et une source d'énergie permettant d'éclairer efficacement un objet de couleur claire d'une largeur d'environ 18 mètres (ou 60 pieds) à une distance de 180 mètres (ou 200 yards) pendant une durée totale de 6 heures, et pourra fonctionner sans interruption pendant au moins 3 heures.

Règle 26.*Installation et Manœuvre des Embarcations de Sauvetage*

(a) Les embarcations de sauvetage doivent être installées à la satisfaction de l'Administration, de telle façon que :

- (i) elles puissent être mises à l'eau dans un temps aussi court que possible ;
- (ii) elles n'empêcheront d'aucune manière la manœuvre rapide des autres embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, ou les engins flottants, le rassemblement des personnes présentes à bord aux postes d'évacuation ou leur embarquement ; et
- (iii) même sous des conditions défavorables de bande et d'assiette, au point de vue de la manœuvre des embarcations de sauvetage, un nombre de personnes aussi grand que possible puisse y être embarqué.

(b) Lorsque cela est possible une embarcation de sauvetage seule sera desservie par un seul jeu de bossoirs. Sur les navires où cette disposition n'est pas réalisable les embarcations de sauvetage peuvent, sous réserve des dispositions qui précèdent, être placées l'une au-dessus de l'autre ; ou sous certaines conditions que pourra imposer l'Administration, elles peuvent être placées l'une dans l'autre ; toutefois, quand des embarcations de sauvetage ainsi disposées doivent être soulevées avant d'être mises à l'eau, des appareils mécaniques à moteur seront prévus pour les soulever.

(c) Quand une embarcation de sauvetage est placée sous une autre, elle doit être munie supports appropriés amovibles ou de tout autre dispositif

d'un modèle approuvé, en vue d'éviter que le poids de l'embarcation de sauvetage supérieure soit mal réparti sur l'embarcation de sauvetage inférieure.

(d) Les embarcations de sauvetage ne peuvent être placées sur plus d'un pont que si des mesures appropriées sont prises pour éviter que les embarcations de sauvetage d'un pont inférieur ne soient gênées par les embarcations de sauvetage placées sur le pont au-dessus.

(e) On ne doit pas mettre d'embarcations de sauvetage à l'extrême avant du navire. Les embarcations de sauvetage doivent être disposées de telle manière qu'elles puissent être mises à l'eau avec sécurité.

(f) Les bossoirs doivent être de forme approuvée, et doivent être disposés à la satisfaction de l'Administration. Ils doivent être disposés sur un ou plusieurs ponts de telle sorte que les embarcations de sauvetage placées au-dessous d'eux puissent être mises à l'eau avec sécurité sans être gênées par la manœuvre des autres bossoirs.

(g) Sur les navires de plus de 46 mètres (ou 150 pieds) de longueur les bossoirs doivent être :

- (i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4064 kg. (ou 4 Tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers;
- (ii) du type à gravité pour la manœuvre d'embarcations d'un poids supérieur à 4064 kg. (ou 4 Tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(h) Sur les navires dont la longueur ne dépasse pas 46 mètres (ou 150 pieds) lorsqu'ils sont équipés de bossoirs du type pivotant, ceux-ci doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé, qui les empêcheront de sortir de leur crapaudine.

(i) Les bossoirs, garants, poulies, et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité les embarcations de sauvetage avec leur complet chargement de personnes et de matériel, même si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(j) Sur les navires dont le pont des embarcations est d'une hauteur supérieure à 4 m. 60 (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures seront prises pour faciliter la mise à l'eau sous des conditions défavorables de bande.

(k) Les embarcations de sauvetage, à l'exception des embarcations de secours, mentionnées à la Règle 23, seront desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé. Mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils sur des navires, quand elle estime que des garants en cordage de manille sont suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau minimum en eau de mer.

(l) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs; les garants et les tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau le plus faible en eau de mer et avec une bande de 15° d'un bord ou de l'autre. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(m) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leurs palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

(n) Lorsque le même jeu de bossoirs sert pour plus d'une embarcation de sauvetage il doit y avoir des palans distincts pour chaque embarcation de sauvetage, à moins que les garants ne soient métalliques. Les appareils employés doivent permettre de mettre à l'eau les embarcations de sauvetage à tour de rôle et rapidement.

Lorsqu'un dispositif mécanique à moteur est employé pour rentrer les garants, il doit être complété par une commande à main efficace.

Règle 27.

Eclairage des Ponts, Embarcations, etc.

(a) Un éclairage électrique ou autre, suffisant pour satisfaire aux exigences de la sécurité, doit être prévu dans les diverses parties d'un navire à passagers et particulièrement sur les ponts où se trouvent les embarcations de sauvetage. Des dispositions doivent être prises également pour l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau, et des embarcations de sauvetage pendant leur mise à l'eau immédiatement après. La source autonome de secours du groupe électrique prescrite par la Règle 22 du Chapitre II, doit être capable d'alimenter, le cas échéant, les appareils de cet éclairage.

(b) La sortie de chaque tranche principale de cloisonnement occupée par les passagers ou l'équipage, doit être éclairée en permanence par une lampe de secours. L'alimentation de ces lampes de secours doit pouvoir être fournie par la source autonome de secours visée au paragraphe (a) de la présente Règle en cas d'arrêt de la source principale d'éclairage du navire.

Règle 28.

Personnel des Embarcations de Sauvetage

(a) Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

(b) A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

(c) Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur, doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils conformément à la Règle 25.

Règle 29.*Canotiers brevetés*

(a) Sur tout navire à passagers il doit y avoir pour chaque embarcation mise à bord conformément aux prescriptions du présent chapitre, un nombre de canotiers au moins égal à celui qui est prévu au tableau ci-après :

<i>Nombre de personnes prévues par embarcation</i>	<i>Le nombre minimum de Canotiers brevetés doit être</i>
Moins de 41 personnes	2
De 41 à 61 personnes	3
De 62 à 85 personnes	4
Au-dessus de 85 personnes	5

(b) La désignation pour chaque embarcation de sauvetage des canotiers brevetés est laissée à la discrétion du capitaine.

(c) L'expression « canotier breveté » désigne tout membre de l'équipage qui est possesseur d'un certificat d'aptitude délivré avec l'autorisation de l'Administration.

(d) Pour obtenir ce certificat le candidat doit prouver qu'il a été entraîné à toutes les manœuvres relatives à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et à l'usage des avirons, et qu'il est familier avec les manœuvres des embarcations elles-mêmes; et de plus qu'il est capable de comprendre les ordres relatifs aux embarcations de sauvetage et de les exécuter.

Règle 30.*Engins flottants et Radeaux de Sauvetage*

(a) L'expression « engin flottant » désigne un matériel flottant (autre que les embarcations de sauvetage, les bouées et les brassières de sauvetage) destiné à supporter un nombre déterminé de personnes que se trouvent dans l'eau, et d'une construction telle qu'il conserve sa forme et ses caractéristiques.

(b) Un type d'engin flottant ne peut être approuvé s'il ne satisfait aux conditions suivantes :

- (i) il doit avoir des dimensions et une résistance telle qu'il puisse être jeté dans l'eau sans dommage de l'endroit où il est arrimé;
- (ii) il ne sera pas d'un poids supérieur à 180 kg. (ou 400 livres anglaises) à moins que des dispositifs appropriés ne soient installés à la satisfaction de l'Administration afin d'en permettre la mise à l'eau sans qu'il y ait besoin de le soulever à la main;
- (iii) il doit être de matière et de construction approuvées;
- (iv) il doit être utilisable et stable, quelle que soit la face sur laquelle il flotte;
- (v) les caissons à air ou les flotteurs équivalents doivent être placés aussi près que possible des côtés de l'engin et il ne faut pas que la flottabilité de cet engin dépende d'une insufflation préalable;

- (vi) il sera muni d'une bosse et aura une flière en guirlande solidement attachée autour de la paroi extérieure.
- (c) Le nombre de personnes pour lesquelles un engin flottant est autorisé doit être le plus petit des deux nombres obtenus en divisant :
- (i) le nombre de kilogrammes de fer qu'il est capable de supporter en eau douce par 14-5 (ou le nombre de livres anglaises par 32); et
 - (ii) le périmètre de l'engin, exprimé en centimètres, par 30-5.
- (d) Des radeaux de sauvetage peuvent être embarqués au lieu d'engins flottants à la condition qu'ils satisfassent d'abord aux prescriptions des alinéas (ii), (iii), (iv), (v) et (vi) du paragraphe (b) de la présente Règle et en outre aux conditions suivantes :
- (i) ils doivent avoir une résistance suffisante pour être lancés ou jetés à l'eau sans avarie de l'endroit où ils sont arrimés;
 - (ii) ils ne doivent pas avoir moins de 85 décimètres cubes (3 pieds cubes) de caissons à air ou de flotteurs équivalents, pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter;
 - (iii) ils doivent avoir une surface de pont d'au moins 3,720 centimètres carrés (ou 4 pieds carrés) pour chaque personne qu'ils sont autorisés à porter, et les personnes qu'ils portent doivent être effectivement hors de l'eau;
 - (iv) ils seront munis de deux pagaies.

Règle 31.

Nombre de Bouées de Sauvetage

Le nombre minimum de bouées de sauvetage dont il faut munir les navires à passagers est fixé par le tableau suivant :

<i>Longueur du Navire</i>		<i>de Bouées</i>
<i>en mètres</i>	<i>en pieds</i>	
Au-dessous de 61	Au-dessous de 200	8
61 et au-dessous de 122	200 et au-dessous de 400	12
122 et au-dessous de 183	400 et au-dessous de 600	18
183 et au-dessous de 244	600 et au-dessous de 800	24
244 et au-dessus	800 et au-dessus	30

PARTIE C.—NAVIRES DE CHARGE SEULEMENT

(La partie C s'applique exclusivement aux navires de charge)

Règle 32.

Nombre et capacité des Embarcations de Sauvetage

(a) Les navires de charge excepté les navires employés comme navires usines dans la chasse à la baleine, doivent avoir des embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle quelles puissent recevoir toutes les personnes présentes à bord.

(b) Tout navire employé comme navire-usine dans la pêche à la baleine, doit avoir des embarcations attachées aux bossoirs, de chaque bord, d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir tous les membres de l'équipage engagés pour armer le navire. En outre, les navires de cette catégorie doivent avoir à bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale suffisante pour recevoir la totalité des personnes supplémentaires présentes à bord. Ces embarcations de sauvetage additionnelles seront, quand il est possible, attachées aux bossoirs. Si elles ne sont pas attachées aux bossoirs, elles doivent être placées sous les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs.

(c) Tout navire-citerne de 3.000 tonneaux de jauge brute et au-dessus doit avoir à bord, au moins 4 embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs, dont deux seront à l'arrière et deux au milieu du navire.

Règle 33.

Bossoirs et Dispositifs de Mise à l'Eau

(a) Sur les navires de charge, toutes les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent être disposées à la satisfaction de l'Administration.

(b) Les embarcations de sauvetage ne doivent pas être placées à l'extrême avant du navire. Elles doivent être disposées de manière à pouvoir être mises à l'eau avec sécurité.

(c) Les bossoirs doivent être d'une forme approuvée et disposés d'une manière convenable à la satisfaction de l'Administration.

(d) Sur les navires de plus de 46 m. (ou 150 pieds) de longueur, les bossoirs doivent être :

- (i) du type oscillant ou du type à gravité pour la manœuvre des embarcations de sauvetage d'un poids ne dépassant pas 4064 Kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers ;
- (ii) du type à gravité pour la manœuvre des embarcations d'un poids supérieur à 4064 Kg. (ou 4 tonnes anglaises) dans leur état de mise à l'eau sans passagers.

(e) Sur les navires de charge dont la longueur ne dépasse pas 46 m. (ou 150 pieds) les bossoirs s'ils sont du type pivotant, doivent être munis de dispositifs d'un modèle approuvé qui les empêchent de sortir de leur crapaudine.

(f) Les bossoirs, garants, poulies, et autres appareils doivent avoir une résistance suffisante pour permettre de mettre à l'eau avec sécurité, les embarcations de sauvetage avec leur chargement complet de personnes et de matériel si le navire a une bande de 15° d'un bord quelconque.

(g) Sur les navires de charge dont le pont des embarcations est à une hauteur supérieure à 4.50 m. (ou 15 pieds) au-dessus de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau maximum en eau de mer, des mesures doivent être prises pour faciliter la mise à l'eau dans des conditions défavorables de bande.

(h) Les embarcations de sauvetage doivent être desservies par des garants métalliques, ainsi que par des treuils d'un modèle approuvé ; mais l'Administration peut permettre l'installation de garants en cordage de manille avec ou sans treuils quand elle estime que des garants en cordage de manille sont

suffisants, tout en tenant compte, entre autres, de la hauteur du pont des embarcations à partir de la ligne de flottaison correspondant au tirant d'eau en eau de mer.

(i) Deux tireveilles doivent être attachées aux extrémités des bossoirs et les garants et ces tireveilles doivent être assez longs pour atteindre l'eau lorsque le navire est à son tirant d'eau minimum à la mer et a une bande de 15° d'un bord quelconque. Les poulies inférieures doivent être munies d'un anneau ou d'une maille allongée disposés pour être passés dans les crocs de suspente, à moins que ne soit installé un dispositif d'échappement d'un modèle approuvé.

(j) Les embarcations de sauvetage attachées aux bossoirs doivent avoir leur palans prêts à être utilisés et des dispositions doivent être prises pour que les embarcations de sauvetage soient rapidement libérées des palans, sans qu'il soit nécessaire que cette manœuvre soit simultanée pour les deux palans. Les points d'attache des embarcations de sauvetage aux palans seront placés de telle sorte que les embarcations de sauvetage puissent être facilement dégagées des bossoirs.

Règle 34.

Nombre de Bouées de Sauvetage

(a) On doit mettre à bord au moins 8 bouées de sauvetage approuvées d'un type qui satisfasse aux exigences de la Règle 16. Toutes les bouées de sauvetage seront munies de guirlandes solidement amarrées.

(b) Au moins la moitié des bouées de sauvetage doivent être munies d'appareils à éclairage automatique d'un type approuvé, ne devant pas s'éteindre par l'effet de l'eau. Ces appareils doivent être disposés près des bouées auxquelles ils appartiennent, avec les dispositifs d'attache nécessaires.

Il doit y avoir une bouée au moins, de chaque bord, qui soit pourvue d'une ligne de sauvetage longue de 27.50 m. (ou 15 brasses) au moins.

(c) Dans le cas de navires-citernes les appareils automatiques d'éclairage doivent être du type à batterie électrique.

CHAPITRE IV. — RADIOTELEGRAPHIE ET RADIOTELEPHONIE**PARTIE A.— APPLICATION ET DEFINITIONS****Règle 1.***Application*

(a) Le présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires, s'applique à tous les navires auxquels s'applique la Convention.

(b) Aucune disposition de ce Chapitre ne pourra empêcher un navire ou une embarcation rescapée d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

Règle 2.*Définitions*

Pour l'application du présent Chapitre, à moins de dispositions expresses contraires :

(a) L'expression « Règlement des Radiocommunications » désigne le Règlement général des Radiocommunications annexé à la Convention Internationale des Télécommunications (Madrid 1932) ou tout règlement qui y a été substitué, ou qui pourra y être substitué dans l'avenir à un moment quelconque.

(b) L'expression « Signal d'Alarme » désigne le signal d'alarme automatique prescrit par le Règlement des Radiocommunications relatif à la Radiotélégraphie.

(c) L'expression « Auto-Alarme » désigne un appareil automatique d'alarme qui est déclenché par le signal d'alarme, et aura été approuvé par l'Administration.

(d) L'expression « Fréquences de détresse » désigne les fréquences respectivement assignées à la Radiotélégraphie et à la Radiotéléphonie par le Règlement des Radiocommunications.*

(e) L'expression « Signal de détresse » désigne un signal de détresse prescrit par le Règlement des Radiocommunications.

(f) L'expression « Opérateur qualifié » désigne une personne possédant le certificat requis conformément aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(g) Une installation existante est une installation déjà en place au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

(h) Une installation nouvelle est une installation qui remplacera une installation existante ou qui sera installée sur un navire après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Règle 3.*Installations radiotélégraphiques*

Les navires à passagers, quelle que soit leur dimension, et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 1,600 tonneaux doivent, à

* N. B. — La fréquence prescrite est actuellement de 500 kcs. Radiotélégraphie. Elle sera de 2,182 kcs. en Radiotéléphonie lorsque le Règlement des Radiocommunications Atlantic City, 1947 entrera en vigueur.

moins qu'ils n'en soient exemptés par la Règle 5, être pourvus d'une installation radiotélégraphique conforme aux dispositions des Règles 9 et 10.

Règle 4.

Installations radiotéléphoniques

Les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, mais inférieure à 1,600 tonneaux, à moins d'être pourvus d'une installation radiotélégraphique, conformément aux dispositions des Règles 9 et 10, doivent, s'ils n'en sont pas exemptés aux termes de la Règle 6, être pourvus d'une installation radiotéléphonique conformément aux dispositions de la Règle 15.

Règle 5.

Exemption des Prescriptions de la Règle 3

(a) Les Gouvernements Contractants estiment qu'il est particulièrement indiqué de ne pas s'écarter des dispositions de la Règle 3; cependant chaque Administration aura le droit d'accorder à certains navires à passagers et à certains navires de charge appartenant à son pays, des exemptions de caractère partiel et/ou conditionnel, ou même une exemption totale des prescriptions de la Règle 3.

(b) Les exemptions accordées en vertu du paragraphe (a) de la présente Règle ne seront accordées qu'à des navires effectuant un voyage au cours duquel la distance maxima à laquelle le navire s'éloignera de la côte, la longueur du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant le sécurité sont telles que l'application intégrale de la Règle 3 n'est ni raisonnable ni nécessaire.

(c) Chaque Administration soumettra à l'Organisation, dès que possible, après le 1^{er} janvier de chaque année un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des alinéas (a) et (b) de la présente Règle, au cours de l'année civile précédente.

• Règle 6.

Exemption des Prescriptions de la Règle 4

Toute Administration peut, si elle estime que la route suivie et les conditions du voyage sont telles qu'une installation radiotéléphonique n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter des navires appartenant à son pays des prescriptions de la Règle 4.

PARTIE B.— SERVICES D'ÉCOUTE

Règle 7.

Services d'écoute radiotélégraphiques

(a) (i) Tout navire qui, conformément aux dispositions de la Règle 3, doit être obligatoirement pourvu d'une installation radiotélégraphique, doit avoir à bord, lorsqu'il est à la mer, au moins un opérateur qualifié (†) et, s'il

† N. B. — Appelé dans certains pays: officier-radiotélégraphiste.

n'est pas muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle, assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute.

(ii) Cependant en vue de permettre l'installation d'auto-alarmes réalisés conformément à la nouvelle spécification contenue dans la Règle 11 les Administrations pourront permettre que les heures d'écoute soient limitées à celles prévues aux paragraphes (b) et (c) (i) de la présente Règle pendant une période n'excédant pas deux ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention, sur les navires à passagers existants de moins de 3000 tonneaux et sur les navires de charge existants de moins de 5500 tonneaux, qui ne seraient pas déjà pourvus d'un auto-alarme.

Navires à passagers

(b) Tout navire à passagers qui doit être obligatoirement muni d'une installation radiotélégraphique en vertu de la Règle 3 doit, s'il est pourvu d'un auto-alarme, sous réserve des dispositions figurant au paragraphe (d) de la présente Règle et tant qu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes :

- (i) s'il transporte ou est autorisé à transporter jusqu'à 250 passagers, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour ;
- (ii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs dont la durée dépasse 16 heures, un total d'au moins 16 heures d'écoute par jour. Dans ce cas le navire devra avoir à bord au moins deux opérateurs qualifiés ;
- (iii) s'il transporte ou est autorisé à transporter plus de 250 passagers et s'il effectue un voyage entre deux ports consécutifs d'une durée de moins de 16 heures, un total d'au moins 8 heures d'écoute par jour.

Navires de charge

(c) (i) Tout navire de charge qui, conformément à la Règle 3, doit être pourvu d'une installation radiotélégraphique, s'il est muni d'un auto-alarme, doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié effectuant la veille à l'écoute dans les conditions suivantes :

- (a) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5500 tonneaux, pendant au moins 8 heures par jour au total ;
- (b) à bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 tonneaux mais inférieure à 5500 tonneaux, pendant au moins huit heures par jour au total. Les Administrations qui, en raison de conditions qui leur sont particulières, se trouvent dans l'impossibilité d'imposer un service d'écoute de 8 heures devront prendre des

dispositions pour assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute, qui ne sera pas inférieur à 2 heures par jour au total. (*)

(ii) Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1600 tonneaux, pourvu d'une installation radiotélégraphique par application de la Règle 4, doit avoir à bord au moins un opérateur qualifié et doit, sous réserve des dispositions du paragraphe (d) de la présente Règle et lorsqu'il est à la mer, assurer un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotélégraphique, dans la bande des fréquences moyennes, au moyen d'un opérateur qualifié faisant la veille à l'écoute, pendant les périodes qui pourront être prescrites par l'Administration.

(d) Aux heures où un opérateur qualifié devra, en vertu de la présente Règle, écouter sur la fréquence de détresse, cet opérateur pourra interrompre ce service, lorsqu'il assurera le service du trafic sur d'autres fréquences, ou accomplira d'autres fonctions essentielles relatives à la Radio; il ne pourra le faire que si en pratique il lui est impossible d'assurer l'écoute par quelque autre moyen, tels que: casque à deux branchements ou haut-parleur. Si cette veille à l'écouté est impossible dans la pratique, l'auto-alarme, s'il y en a un à bord, devra être mis en service. Les dispositions du présent paragraphe ne dispensent pas le navire de se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications relatives « aux périodes de silence ».

(e) A bord de tous les navires munis d'un auto-alarme, cet auto-alarme devra, lorsque le navire est à la mer, être mis en service à tous les moments où il ne sera pas effectué de veille en vertu du paragraphe (b), (c) ou (d).

(f) Les périodes d'écoute prévues par la présente Règle, y compris celles fixées par l'Administration, devront être observées de préférence aux heures fixées par le Règlement des Radiocommunications pour le service radiotélégraphique.

Règle 8.

Service d'Écoute—Radiotéléphonie

Tout navire muni d'une installation radiotéléphonique, conformément à la Règle 4, doit, pour des raisons de sécurité, avoir à bord au moins un opérateur qualifié (qui pourra être un membre de l'équipage ne possédant qu'un certificat de Radiotéléphoniste) et assurer, lorsqu'il est à la mer, un service d'écoute sur la fréquence de détresse radiotéléphonique, dans la bande des fréquences moyennes, pendant les périodes qui pourront être fixées par l'Administration.

PARTIE C.—CONDITIONS TECHNIQUES REQUISES

Règle 9.

Stations de Radiotélégraphie

(a) La station de radiotélégraphie doit être placée de telle manière qu'aucun brouillage nuisible provenant d'un bruit extérieur, d'origine mécanique ou autre, n'empêche une réception convenable des signaux radiotélégraphiques.

* N. B. — L'Administration des Pays-Bas estime pratiquement impossible de se conformer entièrement aux termes de cet alinéa, en ce qui concerne les navires de charge de 1,600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, et de moins de 3,500 tonneaux de jauge brute. Néanmoins, cette Administration est d'accord pour prendre des mesures destinées à assurer le nombre maximum possible d'heures d'écoute à bord de ces navires.

La station doit être placée aussi haut que possible sur le navire afin d'assurer la plus grande sécurité possible.

(b) On doit prévoir entre la cabine de radiotélégraphie et la passerelle et un autre endroit, s'il en existe, d'où l'on dirige le navire, une liaison bilatérale, efficace pour appeler et converser, qui doit être indépendante du réseau principal du navire.

(c) Une pendule d'un fonctionnement sûr dont le diamètre de cadran ne sera pas inférieure à 12.5 cm (ou 5 pouces), munie d'une aiguille centrale battant la seconde, sera solidement fixée dans la cabine de radiotélégraphie. Sa position doit être telle que le cadran entier puisse être observé facilement et avec précision par l'opérateur, de la position de travail télégraphique et de la position d'essai de l'auto-alarmer.

(d) La cabine de radiotélégraphie doit avoir un éclairage de secours d'un fonctionnement sûr, installé en permanence de façon à fournir un éclairage satisfaisant des appareils de commande et de contrôle des installations principales et de secours ainsi que de la pendule exigée par le paragraphe (c) de la présente Règle.

(e) S'il existe une cabine de radiotélégraphie de secours distincte, elle doit être soumise aux dispositions des paragraphes (b), (c) et (d).

(f) La station de radiotélégraphie du navire doit être pourvue des pièces de rechange, de l'outillage et des appareils de contrôle nécessaires pour maintenir en bonne condition de fonctionnement l'installation radiotélégraphique pendant que le navire est à la mer.

Règle 10.

Installations radiotélégraphiques

(a) Sauf dispositions expresses contraires de la présente Règle :

(i) L'installation radiotélégraphique doit comprendre une installation principale et une installation de secours (réserve), électriquement séparées et électriquement indépendantes l'une de l'autre.

(ii) Un aérien principal et un aérien de secours doivent être prévus et installés, étant entendu toutefois que l'Administration peut exempter tout navire des prescriptions relatives à l'aérien de secours si elle considère que l'installation de cet aérien n'est ni praticable ni raisonnable. Mais en ce cas on doit prévoir à bord un aérien de secours complètement assemblé, en vue d'un remplacement immédiat.

L'aérien principal doit être correctement protégé d'une rupture causée par les vibrations du ou des mâts.

(iii) L'installation principale doit comprendre un émetteur principal, un récepteur principal et une source principale d'énergie.

(iv) L'installation de secours (réserve) doit comprendre un émetteur de secours, un récepteur de secours et une source d'énergie de secours.

(b) Pour les installations existantes sur les navires à passagers et dans le cas où l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours, tels qu'ils sont définis dans la présente Règle, l'application de la prescription concernant l'existence d'un émetteur de secours séparé et d'une source d'énergie de secours séparée peut être différée pendant une période n'excédant pas trois ans à partir de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) En ce qui concerne :

- (i) les installations existantes sur les navires de charge ;
- (ii) les installations nouvelles sur les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux mais inférieure à 1,600 tonneaux,

si l'émetteur principal et la source d'énergie principale remplissent toutes les conditions requises pour l'émetteur de secours et pour la source d'énergie de secours, ces derniers ne sont pas obligatoires.

(d) Les installations principales et de secours doivent pouvoir être connectées rapidement soit avec l'aérien principal, soit avec l'aérien de secours, s'il en existe un.

(e) Tous les éléments de l'installation de secours (réserve) doivent être placés sur le navire aussi haut que possible pour assurer la plus grande sécurité possible.

(f) L'émetteur et l'émetteur de secours (réserve) doivent pouvoir émettre sur la fréquence radiotélégraphique, et utiliser une classe d'émission, assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse et doivent avoir un taux de modulation d'au moins 70 pour cent. De plus, l'émetteur principal doit pouvoir émettre sur les fréquences et utiliser une classe d'émission assignées par le Règlement des Radiocommunications dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la sécurité de la navigation.

(g) Dans les installations nouvelles, l'émetteur principal et l'émetteur de secours (réserve) doivent avoir une fréquence de modulation supérieure à 450 et inférieure à 1,350 cycles par seconde.

(h) Les émetteurs principal et de secours (réserve) doivent avoir une portée normale minimum telle qu'elle est spécifiée ci-dessus, c'est-à-dire qu'ils doivent pouvoir transmettre aux distances spécifiées des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour, et dans des conditions et des circonstances normales.* (Des signaux clairement perceptibles doivent normalement pouvoir être reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ au récepteur est au moins de 50 microvolts par mètre.)

	Portée minimum normale en milles marins	
	Émetteur principal	Émetteur de secours
Tous navires à passagers, et navires de charge de 1,600 tonneaux et au-dessus	150	100
Navires de charge de moins de 1,600 tonneaux	100	75

(i) (i) Le récepteur principal et le récepteur de secours doivent pouvoir recevoir sur la fréquence radiotélégraphique et dans les classes d'émissions assignées par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse.

(ii) En outre, le récepteur principal doit permettre la réception des fréquences et des classes d'émissions utilisées pour la transmission des signaux

* En l'absence d'une mesure directe de l'intensité de champ, les données suivantes peuvent servir pour déterminer approximativement la portée normale:

Portée normale en milles marins	Mètres-Ampères *	Puissance totale dans l'aérien (watts) **
200	128	200
175	102	125
150	76	71
125	58	41
100	45	25
75	34	14

* Ce nombre représente le produit de la hauteur maximum, exprimée, en mètres, de l'aérien au-dessus de la ligne de charge maximum par le courant de l'aérien exprimé en ampères (valeur efficace).

Les valeurs données dans la table (colonne 2) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{hauteur effective d'aérien}}{\text{hauteur maximum d'aérien}} = 0,47$$

Ce rapport varie avec les conditions locales de l'aérien et peut varier entre 0,3 et 0,7 environ.

** Les valeurs données par le tableau (colonne 3) correspondent à une valeur moyenne du rapport:

$$\frac{\text{puissance rayonnée par l'aérien}}{\text{puissance totale dans l'aérien}} = 0,80$$

Ce rapport varie considérablement suivant les valeurs de la hauteur effective et de la résistance de l'aérien.

horaires, des messages météorologiques et de toutes autres communications relatives à la sécurité de la navigation que l'Administration peut considérer comme nécessaires.

(iii) Le récepteur de l'auto-alarme peut tenir lieu de récepteur de secours.

(j) Le récepteur principal doit avoir une sensibilité suffisante pour donner des signaux dans les écouteurs ou dans un haut-parleur, même lorsque la tension d'entrée du récepteur n'est que de 100 microvolts. Le récepteur de secours doit avoir la même sensibilité excepté dans les cas où un système agréé d'auto-alarme est utilisé comme récepteur de secours.

(k) Une alimentation d'énergie électrique, suffisante pour faire fonctionner l'installation principale, à la portée normale requise par le paragraphe (h) de la présente Règle aussi bien que pour charger toutes les batteries d'accumulateurs faisant partie de l'installation radiotélégraphique, doit être disponible à tout moment pendant que le navire est à la mer. La tension de l'alimentation de l'installation principale doit être maintenue aussi près que possible de la tension normale, et si possible à ± 10 pour cent près.

(l) L'installation de secours (réserve) doit être munie d'une source d'énergie indépendante de celle de la puissance propulsive du navire et de son réseau électrique. Cette source doit être constituée de préférence par des batteries d'accumulateurs et doit en toutes circonstances pouvoir être mise en marche rapidement et faire fonctionner l'émetteur et le récepteur de secours (réserve) dans des conditions normales d'exploitation, pendant au moins six heures consécutives, et, en outre, toutes les autres charges supplémentaires mentionnées plus bas.

(m) La source d'énergie de secours ne doit être utilisée que pour alimenter :

- (i) l'installation de secours et le dispositif de manipulation automatique du signal d'alarme spécifié au paragraphe (s) de la présente Règle;

- (ii) l'éclairage du signal d'alarme spécifié au paragraphe (d) de la Règle 9;
- (iii) l'auto-alarme; et
- (iv) le radiogoniomètre.

(n) Nonobstant les prescriptions du paragraphe (m) de la présente Règle, une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge, autoriser l'usage de la source d'énergie de secours pour alimenter un petit nombre de circuits de secours de faible puissance entièrement localisés à la partie supérieure du navire, à la condition que ces circuits puissent être facilement coupés, si nécessaire.

(o) La source d'énergie de secours et son tableau de distribution doivent être facilement accessibles à l'opérateur de radiotélégraphie et doivent, quand cela est possible, se trouver dans le voisinage immédiat de la cabine de radiotélégraphie.

(p) Pendant que le navire est à la mer, les batteries d'accumulateurs, qu'elles fassent partie de l'installation principale ou de l'installation de secours (réserve), doivent être chaque jour chargées à pleine charge.

(q) L'installation radiotélégraphique doit être munie d'un dispositif permettant le passage de l'émission à la réception et vice-versa sans commutation manuelle. L'application de cette prescription peut être différée pendant une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(r) On prendra toutes dispositions utiles pour éliminer autant que possible les causes de brouillage radioélectriques provenant des appareils électriques et des autres appareils du bord et pour supprimer ce brouillage.

(s) Pour émettre le signal d'alarme, on doit prévoir, outre les moyens d'émission manuelle, un appareil de manipulation automatique capable d'actionner l'installation principale et l'installation de secours (réserve). Si ce dispositif de manipulation est commandé électriquement, il doit pouvoir fonctionner sur la source d'énergie de secours. L'application de cette prescription peut être différée pendant deux ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(t) Pendant que le navire est à la mer, l'émetteur de secours, s'il n'est pas utilisé pour les communications, doit être essayé chaque jour sur une antenne fictive convenable, et une fois au moins pendant chaque voyage sur l'aérien de secours s'il est monté. La source d'énergie de secours doit aussi être essayée chaque jour.

(u) Nonobstant les prescriptions du Règlement 4 une Administration peut, en ce qui concerne les navires de charge de moins de 1,600 tonneaux de jauge brute, admettre des atténuations à la Règle 9 et à la présente Règle, pourvu qu'en aucun cas la qualité de l'installation ne puisse être inférieure au niveau exigé par la Règle 15 pour les installations radiotéléphoniques, dans la mesure où cette Règle est applicable.

Règle 11.

Auto-Alarmes

(a) Tout nouveau type d'auto-alarme qui sera approuvé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, pour être utilisé conformément à la présente Règle, devra répondre aux conditions minimum suivantes :

- (i) En l'absence de brouillage de toute nature, il doit être mis en action, sans réglage manuel, par tout signal d'alarme transmis sur la

fréquence radiotélégraphique de détresse en utilisant les classes d'émission assignées dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications pour le signal d'alarme, pourvu que la fréquence ne s'écarte pas de plus de 8 kcs. de la fréquence nominale et que l'intensité du signal à l'entrée du récepteur soit supérieure à 100 microvolts et inférieure à 1 volt.

- (ii) En l'absence de brouillage de toute nature il doit être actionné par trois ou quatre traits consécutifs quand la durée des traits varie de 3,5 secondes à une valeur aussi proche que possible de 6 secondes et quand la durée de l'intervalle varie entre 1,5 secondes et la plus petite valeur possible ne dépassant pas de préférence 10 milli-secondes.
- (iii) Il ne doit pas être actionné par les atmosphériques ou par tout signal autre que le signal d'alarme pourvu que les signaux reçus ne constituent pas en fait un signal tombant dans les limites de tolérance indiquées en (ii).
- (iv) La sélectivité de l'auto-alarme doit être telle qu'elle produise une sensibilité pratiquement uniforme dans une bande de 8 Kc/s de chaque côté de la fréquence de détresse et, en dehors de cette bande, une sensibilité décroissant aussi rapidement que possible, conformément aux meilleures règles de la technique.
- (v) Si possible, l'auto-alarme en présence d'atmosphériques ou de brouillage, doit automatiquement se régler pour que, dans un délai raisonnablement court, il se rapproche des conditions dans lesquelles le signal d'alarme peut le plus facilement être distingué.
- (vi) Quand l'appareil est actionné par un signal d'alarme ou de défaillance de l'appareil, l'auto-alarme doit produire un avertissement audible continu dans la cabine de radiotélégraphie, dans la cabine des opérateurs et sur la passerelle. Si possible, l'avertissement doit aussi être donné dans le cas d'une défaillance d'un élément quelconque du système récepteur d'alarme. Un seul interrupteur doit permettre de couper l'avertissement et cet interrupteur doit être dans la cabine de radiotélégraphie.
- (vii) Aux fins d'essais périodiques de l'auto-alarme, l'appareil doit comprendre un générateur préalablement réglé sur la fréquence de détresse et un dispositif de manipulation permettant de produire un signal d'alarme dont l'intensité minimum est indiquée en (i).
- (viii) L'auto-alarme doit pouvoir supporter des conditions de vibrations, d'humidité, et des variations de température équivalentes aux conditions sévères rencontrées à bord des navires à la mer, et doit continuer à fonctionner dans de telles conditions.

(b) Avant d'agréer un auto-alarme, l'Administration intéressée doit s'être assurée, par des essais pratiques faits dans des conditions de fonctionnement équivalentes à celles de la pratique, que l'appareil est conforme aux prescriptions du paragraphe (a) de la présente Règle.

(c) Sur les navires munis d'un auto-alarme, l'opérateur de radiotélégraphie doit vérifier l'efficacité de l'auto-alarme au moins une fois toutes les 24 heures pendant que le navire est à la mer et rendre compte au capitaine ou à l'officier de quart sur la passerelle si cet auto-alarme est ou non en ordre de marche.

Règle 12.*Radiogoniomètres*

(a) Le radiogoniomètre exigé par la Règle 12 du Chapitre V doit être efficace et capable de recevoir des signaux avec le minimum de bruit de récepteur et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement vrai et la diction pourront être déterminés.

(b) Il doit pouvoir recevoir des signaux sur les fréquences moyennes assignées par le Règlement des Radiocommunications pour les besoins de la détresse et de la radiogoniométrie, ainsi qu'aux radiophares maritimes.

(c) En l'absence de brouillage, l'appareil doit avoir une sensibilité suffisante pour permettre de prendre des relèvements précis même sur un signal n'ayant que 50 microvolts par mètre d'intensité de champ.

(d) Un moyen de communication efficace doit être établi entre le radiogoniomètre et la passerelle.

(e) Tous les radiogoniomètres doivent être étalonnés lors de leur installation à la satisfaction de l'Administration et l'étalonnage doit être vérifié chaque fois que des modifications seront apportées à la position de tout aérien ou de toute structure sur le pont, qui pourraient affecter de manière appréciable l'exactitude du radiogoniomètre. Les caractéristiques de l'étalonnage doivent être vérifiées à des intervalles d'une année ou aussi rapprochés que possible d'une année. On tiendra un relevé de ces étalonnages et de toutes les vérifications de leur exactitude.

Règle 13.*Équipement radiotélégraphique pour les Embarcations de Sauvatage à moteur.*

(a) Les appareils exigés par la Règle 25 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée par le Règlement des Radiocommunications, dans la bande des fréquences moyennes, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émission assignée aux besoins de la détresse, dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émission assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les installations nouvelles, les appareils doivent aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'alarme et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à un manipulateur automatique pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Un aérien du type fixe ainsi que les supports nécessaires pour le maintien à la hauteur maximum possible doivent se trouver à bord. En outre, un aérien supporté par un cerf-volant ou un ballon doit se trouver si possible à bord.

(d) Sur la fréquence de détresse l'émetteur doit avoir une portée minimum normale (telle que spécifiée au paragraphe (h) de la Règle 10) de 25 milles en utilisant l'aérien fixe.*

(e) Dans les installations nouvelles, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1,350 cycles par seconde.

(f) L'appareil de radio doit être actionné par une batterie d'accumulateurs d'une capacité suffisante pour alimenter l'émetteur pendant 4 heures consécutives, dans des conditions normales d'exploitation. Si la batterie est d'un modèle à rechargement, on doit disposer de moyens permettant de charger la batterie sur le réseau électrique du navire. En outre, on doit disposer des moyens nécessaires pour charger la batterie après la mise à la mer de l'embarcation.

(g) Lorsque l'énergie nécessaire à l'appareil de radiotélégraphie et au projecteur est fournie par la même batterie, cette batterie doit avoir une capacité suffisante pour pourvoir à la charge supplémentaire occasionnée par le projecteur.

(h) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

Règle 14.

Appareils radioélectriques portatifs pour Embarcation de Sauvetage

(a) Les appareils exigés par la Règle 13 du Chapitre III doivent pouvoir émettre et recevoir sur la fréquence radiotélégraphique assignée dans la bande des fréquences moyennes, par le Règlement des Radiocommunications, aux besoins de la détresse. L'émetteur doit être capable d'utiliser une classe d'émissions assignée aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications et doit être modulé à un taux d'au moins 70 pour cent. Le récepteur doit être capable de recevoir les classes d'émissions assignées aux besoins de la détresse dans la bande des fréquences moyennes par le Règlement des Radiocommunications. Dans les équipements nouveaux, l'appareil doit aussi pouvoir émettre sur la haute fréquence et dans la classe d'émission prescrite par le Règlement des Radiocommunications pour les embarcations rescapées. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative à la haute fréquence pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(b) Les appareils doivent être conçus de façon à pouvoir être utilisés, en cas d'urgence, par une personne inexpérimentée. L'émetteur doit être muni d'un dispositif de manipulation automatique pour l'émission du signal d'a-

* A défaut de la mesure de l'intensité du champ, on peut admettre que cette portée sera atteinte si le produit de la hauteur de l'aérien au-dessus du niveau de la mer par l'intensité dans l'aérien est de 10 mètres-ampères.

larne et du signal de détresse, ainsi que d'un manipulateur pour l'émission manuelle. Une Administration peut différer l'application de la prescription relative au dispositif de manipulation automatique pour les équipements nouveaux pendant une période ne dépassant pas une année à dater de la mise en vigueur de la présente Convention, et, pour les équipements existants, pendant une période ne dépassant pas 3 ans à dater de la mise en vigueur de la présente Convention.

(c) Dans les équipements nouveaux, la fréquence de modulation doit être comprise entre 450 et 1,350 cycles par seconde.

(d) Les appareils doivent être facilement transportables, étanches et capables de flotter sur l'eau de mer. Ils doivent pouvoir également être jetés à la mer sans être endommagés.

(e) L'émetteur doit fournir au moins 10 watts à l'anode de l'étage final, et doit de préférence être alimenté par un générateur actionné à la main. S'il est alimenté par des batteries, ces dernières doivent être conformes aux spécifications établies par l'Administration pour s'assurer que les batteries sont d'un modèle durable et d'une capacité suffisante.

(f) L'équipement devra comporter un aérien, soit auto-supporté, soit pouvant être supporté par le mât de l'embarcation de sauvetage à la hauteur maximum possible.

(g) Lorsque le navire est à la mer, un opérateur qualifié doit, chaque semaine, amener à pleine charge la batterie, si elle est d'un modèle à rechargement, et dans tous les cas essayer l'émetteur en utilisant une antenne fictive appropriée.

(h) Dans le cadre de la présente Règle, l'expression « équipement nouveau » désigne un équipement fourni à un navire après la mise en vigueur de la présente Convention.

Règle 15.

Installations Radiotéléphoniques

(a) La station de radiotéléphonie du navire doit être située à la partie supérieure du navire et, sauf si elle est placée sur la passerelle, il doit exister un moyen efficace de communication avec ladite passerelle.

(b) L'installation doit pouvoir émettre et recevoir en radiotéléphonie sur la fréquence radiotéléphonique de détresse et au moins sur une autre fréquence disponible pour les stations radiotéléphoniques maritimes dans la bande des moyennes fréquences, d'après le Règlement des Radiocommunications. En exploitation normale, le taux de modulation doit être au moins de 70 pour cent à l'intensité de pointe.

(c) L'émetteur doit avoir une portée normale minimum de 150 milles, c'est-à-dire pouvoir émettre à cette distance des signaux clairement perceptibles de navire à navire, de jour et dans des conditions et des circonstances normales. (Des signaux clairement perceptibles seront normalement reçus si la valeur efficace de l'intensité de champ produite au récepteur par l'onde porteuse non modulée est au moins de 25 microvolts par mètre.) *

* A défaut de mesures d'intensité de champ, on peut admettre que cette portée sera obtenue avec une puissance de 15 watts dans l'aérien (onde porteuse non modulée) avec un rendement l'aérien de 27 pour cent.

(d) Le récepteur doit avoir une sensibilité suffisante pour recevoir en haut-parleur un signal d'entrée d'une intensité aussi basse que 50 microvolts.

(e) Pendant que le navire est à la mer, une source d'énergie suffisante pour faire fonctionner l'installation sur les portées normales prescrites par le paragraphe (c) de la présente Règle doit être disponible à tout instant. Les batteries, s'il en existe, doivent avoir une capacité suffisante pour faire fonctionner l'émetteur et le récepteur pendant au moins six heures consécutives dans des conditions normales d'exploitation. Dans les installations nouvelles, on doit prévoir une source d'énergie de secours dans la partie supérieure du navire, à moins que la source principale d'énergie n'y soit déjà située.

(f) Pendant que le navire est à la mer, les batteries, s'il en existe, doivent être maintenues suffisamment chargées pour répondre aux exigences du paragraphe (e) de la présente Règle.

PARTIE D.—JOURNAL DE BORD RADIO

*Règle 16.

Journal de Bord Radio

Le journal de bord radio (journal du service radiocommunications) exigé par le Règlement des Radiocommunications devra être conservé dans la cabine de radiotélégraphie pendant le voyage. Il devra être tenu pour inspections à la disposition du personnel autorisé par l'Administration à procéder à de telles inspections. Chaque opérateur devra porter au journal de bord radio son nom, les heures où il commence et termine l'écoute ainsi que tous les événements survenant pendant son service intéressant la radio et qui semblent avoir de l'importance pour la sécurité de la vie humaine en mer. Outre les inscriptions exigées par le Règlement des Radiocommunications, les indications suivantes devront figurer au journal de bord radio :

Journal de bord radiotélégraphique

- (i) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, dans la forme prescrite par l'Administration ;
- (ii) un rapport journalier mentionnant que les prescriptions du paragraphe (p) de la Règle 10 ont été observées ;
- (iii) le détail des essais de l'émetteur de secours et de la source d'énergie de secours effectués conformément au paragraphe (t) de la Règle 10 ;
- (iv) sur les navires équipés d'auto-alarmer les détails de tous les essais faits conformément au paragraphe (c) de la Règle 11 ;
- (v) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, et des essais des émetteurs installés dans les embarcations de sauvetage à moteur, conformément au paragraphe (h) de la Règle 13 ;
- (vi) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

Journal de Bord Radiotéléphonique

- (vii) sur les navires équipés d'une installation radiotéléphonique une mention détaillée de l'entretien des batteries, s'il en existe, y compris leur chargement, conformément au paragraphe (f) de la Règle 15;
- (viii) une mention détaillée de l'entretien des batteries, y compris leur chargement, s'il y a lieu, ainsi que des essais de l'émetteur portatif des embarcations de sauvetage selon le paragraphe (g) de la Règle 14.

CHAPITRE V. — SECURITE DE LA NAVIGATION**Règle 1.***Application*

Nonobstant les dispositions de la Règle 3 du Chapitre I, le présent Chapitre s'applique, sauf dispositions expresses contraires qui y figureraient, à tous les navires, excepté les navires de guerre, pour tous les voyages.

Règle 2.*Messages de Dangers*

(a) Le capitaine de tout navire se trouvant en présence de glaces ou d'une épave dangereuses ou de tout autre danger immédiat pour la navigation, ou d'une tempête tropicale, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes au premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en langage clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de Signaux (Section Radio). Elle devrait être transmise à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte où la communication peut se faire avec prière de transmettre à l'autorité compétente.

(b) Chaque Administration prendra telles mesures qu'elle jugera nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe précédent soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres Administrations auxquelles elle peut être utile.

(c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

(d) Tous les messages transmis en vertu de la présente Règle seront précédés du signal de sécurité en utilisant le procédure prescrite par le Règlement des Radiocommunications.

Règle 3.*Information requise dans les Messages de Dangers*

Il est désirable de fournir dans les messages de dangers les renseignements suivants, l'heure étant, dans tous les cas, l'heure moyenne de Greenwich :

(a) Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation :

(i) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés ;

(ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation ;

(iii) la date et l'heure où l'observation a été faite.

(b) Tempêtes tropicales (Ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'Océan Indien et tempêtes des même nature dans les autres régions) :

(i) Message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation doit être comprise dans un esprit large et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale sévit dans son voisinage.

(ii) Renseignements météorologiques. Tout capitaine de navire devrait ajouter à son message d'avertissement le plus de renseignements météorologiques qu'il lui sera possible parmi les suivants :

- l'heure moyenne de Greenwich, la date et la position du navire au moment où l'observation a été faite ;
- la pression barométrique (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en pouces anglais ou en millimètres et si la lecture a été corrigée ou non) ;
- la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique pendant les trois dernières heures) ;
- la direction vraie du vent ;
- la force du vent (échelle Beaufort) ;
- l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée) ;
- la houle (modérée, moyenne, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également précieuse ;
- la route vraie et la vitesse du navire.

(c) Observations ultérieures. Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire de relever d'autres observations et de les transmettre toutes les heures si possible, mais en tout cas à des intervalles de trois heures au maximum, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

Exemples

Glace.

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605 N., 4410 W., à 0800 GMT. 15 mai.

Epave.

TTT Épave. Épave observée presque submergée à 4006 N., 1243 W., à 1630 GMT. 21 avril.

Danger pour la Navigation.

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 GMT. 3 janvier.

Tempête Tropicale.

TTT Tempête. 0030 GMT. 18 août. 2204 N., 11354 E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW., force 9, forts grains. Forte houle de l'Est. Route 067, 5 nœuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 GMT. 14 septembre. 2200 N., 7236 W. Baromètre corrigé 29.64 pouces, tendance à la baisse 0.015 pouces. Vent NE., force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 nœuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 GMT. 4 mai. 1520 N., 9203 E. Baromètre non corrigé 7533 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S. quart SW., force 5. Route 300, 8 nœuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 GMT. 12 juin. 1812 N., 12605 E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du Nord.

Règle 4.*Services météorologiques*

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir les renseignements d'ordre météorologique, à les faire examiner, propager et à se les communiquer de la manière la plus efficace dans le but de venir en aide à la navigation. Les Administrations doivent encourager l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle sera requise.

(b) En particulier, les Gouvernements, contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes :

- (i) Avertir les navires des coups de vents, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages radioélectriques que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte ;
- (ii) Transmettre journallement par radio des bulletins sur l'état du temps à l'usage de la navigation, et donnant des renseignements sur les conditions actuelles du temps et des glaces, ainsi que des prévisions, et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples ;
- (iii) Rédiger et publier toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer ;
- (iv) Prendre des mesures pour que certains navires spécialement désignés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre, et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et prennent des observations météorologiques, à des heures synoptiques convenues (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent) ; et encourager d'autres navires à prendre des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par radio dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant dans le voisinage. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires seront encouragés à prendre et à transmettre chaque fois qu'il est possible leurs observations à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être préoccupés par les tâches de la navigation dans des conditions de tempête.
- (v) Assurer la réception et la transmission par les stations côtières de radio des messages météorologiques en provenance et à destination des navires. Les navires qui sont dans l'impossibilité de communiquer directement avec la côte seront encouragés à transmettre leurs messages météorologiques par l'intermédiaire des navires du service météorologique en haute mer ou d'autres navires qui sont en liaison avec la côte ;
- (vi) Encourager tous les capitaines de navires à prévenir les navires dans le voisinage, ainsi que les stations côtières, lorsqu'ils rencontrent une vitesse de vent égale ou supérieure à 50 nœuds (force 10 de l'échelle Beaufort) ;

(vii) S'efforcer d'obtenir une procédure uniforme en ce qui concerne les services météorologiques internationaux déjà spécifiés, et se conformer dans la mesure du possible aux recommandations de l'Organisation météorologique internationale, à qui les Gouvernements contractants pourront se référer pour étude et avis sur toute question d'ordre météorologique pouvant se présenter dans l'application de la présente Convention.

(c) Les informations visées dans la présente Règle doivent être données dans la forme prévue pour leur émission et seront transmises dans l'ordre de priorité prescrit par le Règlement des Radiocommunications; pendant la durée des transmissions « à toutes les stations » de renseignements météorologiques, avertissements et prévisions, toutes les stations de bord doivent se conformer aux dispositions du Règlement des Radiocommunications.

(d) Les prévisions, avertissements, rapports synoptiques et autres rapports météorologiques à l'usage des navires doivent être transmis et propagés par le service national dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions suivant des accords mutuels entre les pays contractants intéressés.

Règle 5.

Service de Recherche des Glaces

(a) Les Gouvernements contractants s'engagent à maintenir un service de recherche des glaces et un service d'étude et d'observation du régime des glaces dans l'Atlantique Nord. Pendant toute la saison des glaces, les limites sud-est, sud et sud-ouest des régions des icebergs dans le voisinage des grands bancs de Terre-Neuve seront surveillées dans le but de fournir aux navires qui passent des informations sur l'étendue de la région dangereuse, pour étudier le régime des glaces en général; et pour prêter assistance aux navires et équipages qui ont besoin d'aide dans la zone d'action des navires patrouilleurs. Pendant le reste de l'année, l'étude et l'observation des glaces doivent être poursuivies suivant les nécessités.

(b) Les navires et avions affectés au service de recherche des glaces et à l'étude et observation des glaces peuvent se voir assigner d'autres fonctions par le Gouvernement chargé de l'exécution de ce service, à condition que ces autres fonctions ne gênent pas leur objet principal et n'augmentent pas les frais de ce service.

Règle 6.

Recherche des Glaces. Gestion est Frais

(a) Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique accepte de continuer à assumer le gestion du service de recherche des glaces, et de poursuivre l'étude et l'observation des glaces, ainsi que la diffusion des informations ainsi obtenues. Les Gouvernements contractants qui son spécialement intéressés à ces services s'engagent à contribuer aux dépenses d'entretien et de fonctionnement de ces services; la contribution de chacun des Gouvernements participants étant calculée, dans la mesure du possible, en fonction du tonnage brut total de leurs navires respectifs naviguant dans les régions des icebergs où patrouille le Service de Recherche des Glaces. Le Comité de la Sécurité Ma-

ritime est invité à faire des recherches sur ces tonnages, afin de pouvoir donner aux Gouvernements participants des renseignements à ce sujet. Les Gouvernements contractants spécialement intéressés s'engagent à contribuer aux frais d'entretien et de fonctionnement de ce service dans la proportion de leurs quotes-parts respectives telles qu'elles ont été convenues aux termes de la Convention internationale de 1929 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer, jusqu'à ce que ces quotes-parts soient modifiées conformément aux dispositions de la présente Règle.

(b) Chacun des Gouvernements participants a le droit de modifier ou de cesser sa participation, et d'autres Gouvernements contractants peuvent s'engager à participer aux frais. Le Gouvernement participant qui usera de cette faculté restera tenu de sa contribution en cours jusqu'au 1^{er} septembre qui suivra la date de notification de son intention de modifier ou de cesser sa contribution. Pour user de ladite faculté, il devra notifier son intention au Gouvernement responsable six mois au moins avant ledit 1^{er} septembre.

(c) Au cas où, à un moment quelconque, le Gouvernement des États-Unis désirerait cesser de gérer ces services, ou que l'un des Gouvernements participants exprimerait le désir de ne plus assumer la charge de sa contribution pécuniaire ou de la voir modifier, ou si un autre Gouvernement contractant désirait s'engager à participer aux frais, les Gouvernements participants régleront la question au mieux de leurs intérêts réciproques.

(d) Les Gouvernements participants ont le droit d'apporter aux dispositions de la présente Règle et de la Règle 5 d'un commun accord et en tout temps les changements qui seraient jugés désirables.

(e) Dans le cas où la présente Règle prévoit la possibilité de prendre une mesure après accord entre les Gouvernements participants, toutes propositions présentées par un Gouvernement contractant quelconque à cet effet, doivent être transmises au Gouvernement chargé de l'exécution du service, qui se mettra en rapport avec les autres Gouvernements participants dans le but de s'assurer s'ils acceptent ces propositions, et les résultats de l'enquête ainsi faite seront communiqués aux autres Gouvernements participants ainsi qu'au Gouvernement contractant auteur des propositions. En particulier, le barème des participations respectives des Gouvernements contractants spécialement intéressés aux frais du Service, sera révisé par ces Gouvernements au cours de consultations tenues à des intervalles ne dépassant pas trois ans. Le Gouvernement chargé de l'exécution du service doit prendre l'initiative des mesures nécessaires à ces fins.

Règle 7.

Vitesse dans le voisinage des glaces

Lorsque des glaces sont signalées sur la route ou près de la route à suivre le capitaine de tout navire est tenu de marcher pendant la nuit à une allure modérée ou de changer de route, de manière à s'écarter nettement de la zone dangereuse.

Règle 8.

Routes de l'Atlantique Nord

(a) La pratique consistant à suivre des routes définies pour la traversée de l'Atlantique du Nord, dans l'un et l'autre sens, a contribué à la sauvegarde de la vie humaine en mer et devait être recommandée à tous les navires,

(b) Le choix des routes et l'initiative des mesures à prendre à cet égard sont laissés à la responsabilité des compagnies de navigation intéressées. Les Gouvernements contractants prêteront leurs concours à ces compagnies, lorsqu'ils en seront sollicités, en mettant à leur disposition tous les renseignements sur les routes qui peuvent être en possession des Gouvernements.

(c) Les Gouvernements contractants s'engagent à imposer aux compagnies l'obligation de publier les routes régulières qu'elles se proposent de faire suivre à leurs navires ainsi que tous changements qui peuvent leur être apportés. Ils useront également de leur influence pour inviter les armateurs de tous les navires traversent l'Atlantique à destination ou en provenance des ports des États-Unis ou du Canada, en passant au voisinage des grands bancs de Terre-Neuve, à éviter, autant qu'il est possible, pendant la saison de pêche, les lieux de pêche de Terre Neuve, au nord du 43^{ème} degré de latitude Nord et à faire route en dehors des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

(d) Le Gouvernement chargé de l'exécution du Service de Recherche des Glaces est invité à signaler à l'Administration intéressée tout navire dont on constate la présence en dehors d'une route régulière reconnue ou annoncée, ou qui traverse les bancs de pêche susmentionnés pendant la saison de pêche, ou qui, faisant route à destination ou en provenance d'un port des États-Unis ou du Canada, traverse des régions où des glaces dangereuses existent ou sont supposées exister.

Règle 9.

Emploi injustifié des signaux de détresse

L'emploi d'un signal international de détresse, sauf s'il s'agit de signaler qu'un navire ou un avion est en détresse, ainsi que l'emploi d'un signal pouvant être confondu avec un signal international de détresse sont interdits sur tous les navires et avions.

Règle 10.

Messages de détresse. Procédure.

(a) Le Capitaine d'un navire en mer, qui reçoit, de quelque source que ce soit, un message indiquant qu'un navire ou un avion ou leurs embarcations rescapées se trouvent en détresse, est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse en les informant, si possible, de ce fait. En cas d'impossibilité ou si, dans les circonstances spéciales où il se trouve, il n'estime ni raisonnable ni nécessaire de se porter à leur secours, il doit inscrire au livre de bord la raison pour laquelle il ne se porte pas au secours des personnes en détresse.

(b) Le Capitaine d'un navire en détresse, après avoir consulté, autant que cela peut être possible, les capitaines des navires qui ont répondu à son appel de secours, a le droit de réquisitionner tel ou tels de ces navires qu'il considère les plus capables de porter secours, et le Capitaine ou les Capitaines des navires réquisitionnés ont l'obligation de se soumettre à la réquisition en continuant à se rendre à toute vitesse au secours des personnes en détresse.

(c) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle, lorsqu'il apprend qu'un ou plusieurs navires autres que le sien ont été réquisitionnés et se rendent à la réquisition.

(d) Le Capitaine d'un navire est libéré de l'obligation imposée par le paragraphe (a) de la présente Règle et, si son navire a été réquisitionné, de l'obligation imposée par le paragraphe (b) de la présente Règle, s'il est informé par les personnes en détresse ou par le Capitaine d'un autre navire qui est arrivé auprès de ces personnes, que le secours n'est plus nécessaire.

(e) Il n'est pas dérogé par les prescriptions de la présente Règle aux dispositions de la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage en mer, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, particulièrement en ce qui concerne l'obligation de porter secours, imposée par l'Article 11 de ladite Convention.

Règle 11.

Fanal à signaux

Tous les navires d'une jauge brute de plus de 150 tonneaux effectuant des voyages internationaux, doivent avoir à bord un fanal à signaux de jour efficace.

Règle 12.

Radiogoniomètre

(a) Tout navire de 1600 tonneaux de jauge brute et au-dessus, effectuant des voyages internationaux, doit être pourvu d'un radiogoniomètre répondant aux dispositions de la Règle 12, Chapitre IV, mais l'installation de cet appareil sur des navires de 1,600 à 5.000 tonneaux de jauge brute pourra être différée pendant une période de 2 ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, si l'Administration estime que ce délai est nécessaire.

(b) Tout Administration peut, dans les zones où elle juge qu'il ne serait ni raisonnable ni nécessaire d'imposer cet appareil, dispenser de ces prescriptions tous les navires de moins de 5.000 tonneaux de jauge brute, compte dûment tenu du fait que le radiogoniomètre constitue une aide précieuse, tant comme instrument de navigation que comme moyen de déterminer la position de navires, d'avions ou d'embarcations rescapées.

Règle 13.

Equipage

Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

Règle 14.

Aides à la navigation

Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, y compris les radiophares et les appareils électroniques, le long de leurs côtes dans la mesure où, à leur avis, ces me-

sures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; ils conviennent également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.

Règle 15.

Recherche et sauvetage

(a) Tout Gouvernement contractant s'engage à assurer que toutes les dispositions nécessaires seront prises pour la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer au large de ses côtes. Ces dispositions doivent comprendre l'établissement, l'utilisation et l'entretien de toutes installations de sécurité maritime jugées pratiquement réalisables et nécessaires, eu égard à l'intensité du trafic en mer et aux dangers de la navigation, et doivent, autant que possible, fournir des moyens adéquats pour repérer et sauver les personnes en détresse.

(b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir les renseignements concernant les moyens de sauvetage dont il dispose, et, le cas échéant, les projets de modification auxdits moyens.

Règle 16.

Signaux des stations de sauvetage

Les signaux suivants devront être employés par les stations de sauvetage dans leurs communications avec les navires en détresse et par les navires en détresse dans leurs communications avec les stations de sauvetage.

(a) *Réponses des stations côtières aux signaux des détresse émis par un navire :*

<i>Signal</i>	<i>Signification</i>
De jour—signal à fumée blanche De nuit—fusée à étoiles blanches	« Nous vous voyons—secours vous sera porté aussitôt que possible ».

(b) *Signaux de débarquement destinés à guider les embarcations transportant l'équipage d'un navire naufragé :*

De jour—mouvement vertical d'un pavillon blanc ou des bras. De nuit—mouvement vertical d'un feu blanc ou d'une flamme blanche. Une ligne de repère (indication de direction) peut être établie en plaçant une lumière ou un feu blanc stable plus bas et en ligne droite avec l'observateur.	« Cet emplacement est le meilleur endroit où débarquer ».
De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement. De nuit—mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.	« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici ».

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc, le drapeau étant ensuite piqué dans la terre, et un deuxième drapeau blanc dirigé vers la direction à indiquer.

De nuit—mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc, le feu ou la lumière étant ensuite posé à terre et un autre feu blanc ou lumière étant transporté dans la direction à suivre.

« Il est extrêmement dangereux de débarquer ici. Un emplacement plus favorable au débarquement se trouve dans la direction indiquée ».

(c) *Signaux à employer en liaison avec l'utilisation d'engins de sauvetage ayant leur base sur la côte :*

De jour—mouvement vertical d'un drapeau blanc ou des bras.

De nuit—mouvement vertical d'une lumière ou d'un feu blanc.

De jour—mouvement horizontal d'un drapeau blanc ou des bras étendus horizontalement.

De nuit—mouvement horizontal d'une lumière ou d'un feu blanc.

En général— « affirmatif ».

D'une manière particulière :

« L'amarre est tenue ».

« La poulie à fouet est amarrée ».

« Le câble est amarrée ».

« Il y a un homme dans la bouée culotte ».

« Vire ».

En général— « négatif ».

D'une manière particulière :

« Relâchez les amarres ».

« Tiens bon virer ».

Règle 17.

Échelles de pilote

Tous les navires effectuant des voyages ou cours desquels il est probable qu'ils auront à embarquer des pilotes devront se conformer aux prescriptions suivantes en ce qui concerne les échelles de pilote :

- (a) L'échelle doit être maintenue en bon état et dans la mesure du possible n'être employée que pour l'embarquement et le débarquement des pilotes et autres officiels lorsqu'un navire entre dans un port ou prend la mer.
- (b) L'échelle sera de longueur et de solidité suffisantes.
- (c) Les échelons seront de largeur suffisante.
- (d) Deux tireveilles solidement assujetties seront, lorsque les circonstances le demandent, employées en même temps que les échelles.
- (e) Des dispositions seront prises pour que le pilote puisse passer sans danger du haut de l'échelle sur le pont du navire.
- (f) Des traverses placées à intervalles raisonnables seront installées, le cas échéant, pour empêcher l'échelle de tourner.
- (g) De nuit, on devra tenir prêt et employer un fanal projetant de la lumière hors du bord.

CHAPITRE VI. — TRANSPORT DE GRAINS ET DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Règle 1.

Application

Sauf dispositions expresses contraires, ce Chapitre s'applique à tous les navires soumis à l'application des présentes Règles.

Règle 2.

Transport de Grain

(a) Le terme « grain » comprend le blé, le maïs (« corn »), l'avoine, le seigle, l'orge, le riz, les légumes secs et les graines de semences.

(b) Lorsque du grain est chargé sur un navire, toutes précautions raisonnables et nécessaires doivent être prises pour empêcher le ripage de la cargaison.

(c) Tout compartiment entièrement rempli de grain en vrac doit être :

(i) alimenté par des « feeders » de construction adéquate qui ne contiendront pas moins de 2½ pour cent ni plus de 8 pour cent de la capacité du compartiment desservi, et

(ii) divisé par une cloison longitudinale ou des bardis qui doivent être solidement assujettis et rendus étanches au grain par des remplissages convenables placés entre les barrots. Dans les cales ces bardis doivent s'étendre, vers le bas, à partir du dessous du pont jusqu'à une distance d'au moins un tiers de la profondeur de la cale ou de 2m. 440 (ou 8 pieds), la plus grande de ces deux distances devant être adoptée. Dans les compartiments d'entrepont, ils doivent s'étendre de pont à pont. Dans tous les cas ils doivent s'étendre jusqu'à la surface supérieure du « feeder » de la cale ou du compartiment dans lequel ils se trouvent.

(d) Dans tout compartiment partiellement rempli de grain en vrac, le grain sera nivelé et couvert de grain en sacs ou autres marchandises appropriées jusqu'à une hauteur d'au moins 1m. 220 (ou 4 pieds) au-dessus de la surface du grain en vrac ; ce grain en sacs ou ces marchandises seront placées sur des planchers appropriés disposés sur toute l'étendue de la surface du grain en vrac. En outre ce compartiment doit être divisé par une cloison longitudinale ou des bardis placés parallèlement à la quille, qui iront du fond de la cale ou du pont, selon le cas, jusqu'à une hauteur suffisante pour empêcher le ripage du grain en vrac. L'installation d'une cloison longitudinale ou de bardis ne doit pas être exigée si le volume de grain en vrac ne dépasse pas le tiers de la capacité du compartiment ou, dans le cas d'un compartiment divisé par un tunnel, la moitié de la capacité de ce compartiment.

(e) Il ne sera pas transporté de grain en vrac autre que de l'avoine, de l'orge léger ou des graines de coton, dans l'entrepont d'un navire à deux ponts ou dans l'entrepont supérieur des navires ayant plus de deux ponts, si ce n'est dans des « feeders » convenablement construits pour alimenter les comparti-

ments inférieurs. Il peut être transporté du grain en vrac dans les locaux autres que ceux autorisés aux termes de la présente Règle, à condition :

- (i) qu'il soit transporté dans une ou plusieurs sections spécialement construites à cet effet et munies de « feeders » conformément aux prescriptions du paragraphe (c) (i).
- (ii) que la cale ou le compartiment situés sous le ou les sections soient convenablement condamnés en laissant dégagé de « feeder » desservant cette cale ou ce compartiment.
- (iii) que la quantité de grain ainsi transportée ne dépasse pas la capacité fixée par l'Administration.

(f) Chaque Administration, si elle estime que le caractère abrité du voyage et les conditions de ce voyage sont tels que l'application de l'une quelconque des dispositions des paragraphes (c) et (d) de la présente Règle n'est ni raisonnable ni nécessaire, peut dispenser de ces dispositions particulières certains navires ou certaines classes de navires.

Règle 3.

Transport de Marchandises dangereuses

(a) Le terme « marchandises dangereuses » comprend :

- (i) les explosifs;
- (ii) les gaz comprimés, liquéfiés et dissous;
- (iii) les substances corrosives;
- (iv) les poisons;
- (v) les substances dégageant des vapeurs inflammables;
- (vi) les substances qui deviennent dangereuses au contact de l'air ou de l'eau;
- (vii) les oxydants puissants;
- (viii) les substances susceptibles de combustion spontanée;
- (ix) toute autre substance que l'expérience a révélée, ou pourrait révéler, de nature si dangereuse que les dispositions de la présente Règle devraient s'y appliquer.

(b) Le transport de marchandises dangereuses est interdit, à moins qu'il ne soit effectué conformément aux dispositions de la présente Règle.

(c) Aucun explosif autre que ceux désignés ci-après ne peut être transporté à bord des navires à passagers :—

- (i) cartouches et fusées de sûreté;
- (ii) petites quantités d'explosifs ne dépassant pas 9 kilos (20 livres anglaises), au total;
- (iii) 450 kilos (10 cwt.) au plus d'explosifs quelconques, dans des emballages approuvés, sur le pont d'un navire à passagers effectuant un voyage court;

(d) Nonobstant les dispositions du paragraphe (c), les explosifs peuvent être transportés sur des navires à passagers à bord desquels sont appliquées des mesures de sécurité spéciales approuvées.

(e) Toutes précautions nécessaires contre l'incendie et les explosions seront prises à bord de tout navire transportant des liquides inflammables.

(f) Substances susceptibles de combustion spontanée (y compris le fourrage et autres produits végétaux, particulièrement s'ils sont humides) ne doivent être transportées que si toutes précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

(g) Toutes marchandises dangereuses amenées à un navire pour être transportées devront être accompagnées d'une déclaration écrite de l'expéditeur contenant une description exacte du chargement d'après la classification employée au paragraphe (a) de la présente Règle.

(h) Excepté en ce qui concerne les colis de produits chimiques divers en petites quantités, les chargements de marchandises dangereuses doivent porter une marque ou une étiquette distinctive indiquant la nature dangereuse de ces articles. Chacun des colis du chargement doit être ainsi marqué, sauf dans le cas d'un chargement important, pouvant être arrimé et indentifié comme un seul lot.

(i) Chaque navire transportant des marchandises dangereuses doit être porteur d'une liste spéciale, les énumérant, conformément au paragraphe (a) de la présente Règle.

(j) Chaque Gouvernement contractant devra faire paraître, ou provoquer la parution d'un règlement détaillé destiné à compléter les dispositions de la présente Règle. Ce règlement détaillé fixera l'emballage et la façon d'arrimer des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées avec d'autres produits, ainsi que les règles d'arrimage de différentes catégories de marchandises dangereuses.

(k) Les dispositions de la présente Règle ne s'appliquent pas aux provisions de bord ni au matériel d'armement des navires.

APPENDICE

Modèle de Certificat de Sécurité pour Navires à Passagers

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

pour $\frac{\text{un}}{\text{un court}}$ voyage international

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut	(Eventuellement) Conditions des voyages faisant l'objet de la Règle 22 (c) figurant au Chapitre III

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention Internationale précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles annexées à la dite Convention en ce qui concerne :

- (1) La structure, les machines et les chaudières principales et auxiliaires;
- (2) les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche;
- (3) les lignes de charge de compartimentage suivantes :

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (Règle 10 figurant au Chapitre II de la Convention)	Franc-bord	A utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises
C. 1	»	»
C. 2	»	»
C. 3	»	»

III. Que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir :

..... embarcations de sauvetage (y compris
..... embarcations de sauvetage à moteur ou embarcations

de sauvetage à propulsion mécanique) susceptibles de recevoir personnes, et embarcations de sauvetage à moteur munies d'une installation radiotélégraphique et d'un projecteur (compris dans le nombre total des embarcations de sauvetage ci-dessus mentionnées) exigeant canotiers brevetés; radeaux de sauvetage susceptibles de recevoir personnes;

..... engins flottants susceptibles de supporter personnes;

..... bouées de sauvetage;

..... brassières de sauvetage.

IV. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles.

V. Que le navire est muni d'un appareil lance-amarre et d'une installation radiotélégraphique portative répondant aux prescriptions des Règles.

VI. Que le navire répond aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les installations radiotélégraphiques, à savoir:—

	Prescriptions de la Règle	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur	»	»
Nombre d'opérateurs	»	»
Y a-t-il un appareil auto-alarmer ?	»	»
Y a-t-il une installation principale ? . . .	»	»
Y a-t-il une installation de secours ? . . .	»	»
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués ?	»	»
Y a-t-il un radiogoniomètre ?	»	»
Nombre de passagers pour lequel ce certificat a été délivré	»	»

VII. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des dites Règles en ce qui concerne les dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les Abordages en Mer.

VIII. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à _____, le _____ 19 _____

(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance de ce certificat).

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer le présent certificat.

(Signature)

Modèle de Certificat pour Navires de Charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR LE MATÉRIEL D'ARMEMENT

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la
 CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
 DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

I. Que le navire susvisé a été dûment visité conformément aux dispositions de la Convention précitée.

II. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que les engins de sauvetage sont suffisants pour un nombre total maximum de personnes, à savoir :

..... embarcations de sauvetage à bâbord susceptibles de recevoir personnes.

..... embarcations de sauvetage à tribord susceptibles de recevoir personnes.

..... embarcations de sauvetage à moteur ou à propulsion mécanique (compris dans le nombre total des embarcations ci-dessus mentionnées).

..... bouées de sauvetage.

..... brassières de sauvetage.

III. Que les embarcations de sauvetage sont pourvues du matériel prévu par les dispositions des Règles annexées à la Convention.

IV. Que le navire est pourvu d'un appareil lance-amarre et d'un équipement radiotélégraphique portatif d'embarcation de sauvetage répondant aux prescriptions des Règles.

V. Qu'à la suite de la visite, il a été constaté que le navire satisfait aux prescriptions des Règles en ce qui concerne les dispositifs d'extinction de l'incendie, et qu'il est pourvu de feux et de marques de navigation, ainsi que des moyens d'émettre des signaux sonores et des signaux de détresse, conformément aux dispositions des Règles et à celles des Règles Internationales pour prévenir les Abordages en Mer.

VI. Que le navire répond à toutes les autres prescriptions des Règles, dans la mesure où elles lui sont applicables.

Ce certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement
Il est valable jusqu'au

Délivré à _____, le _____ 19 ____ .

*(Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de la délivrance
de ce certificat).*

(Cachet)

Si ce document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à
délivrer le présent certificat.

(Signature)

Modèle de Certificat de Sécurité Radiotéléphonique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉPHONIQUE

*(Cachet Officiel)**(Nationalité)*

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention Internationale précitée en ce qui concerne la Radiotéléphonie :

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisées à bord
Heures d'écoute par opérateur		
Nombre d'opérateurs		

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

*(Cachet)**Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :*

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Signature)

Modèle de certificat de Sécurité Radiotélégraphique

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ RADIOTÉLÉGRAPHIQUE

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du Navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du Navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement

(Nom) certifie

Je, soussigné

(Nom) certifie

Que le navire susvisé satisfait aux dispositions des Règles annexées à la Convention précitée en ce qui concerne la Radiotélégraphie :

	Prescriptions des Règles	Dispositions réalisés à bord
Heures d'écoute par opérateur	»	»
Nombre d'opérateurs	»	»
Y a-t-il un appareil auto-alarme ? . .	»	»
Y a-t-il une installation principale ? . .	»	»
Y a-t-il une installation de secours ? . .	»	»
L'émetteur principal et l'émetteur de secours sont-ils électriquement séparés ou sont-ils conjugués ?	»	»
Y a-t-il un radiogoniomètre ?	»	»

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce certificat.

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté :

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à délivrer ce certificat.

(Certificat)

Modèle de Certificat d'Exemption

CERTIFICAT D'EXEMPTION

(Cachet Officiel)

(Nationalité)

Délivré en vertu des dispositions de la

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER, 1948

Nom du navire	Numéro ou Lettres Distinctifs du navire	Port d'Immatriculation	Tonnage Brut

Le Gouvernement
Je, soussigné(Nom) certifie
(Nom) certifie

Que le navire susvisé est exempté, en vertu de la Règle
Chapitre des Règles annexées à la Convention précitée, de
l'application des prescriptions de
de la Convention pour les voyages de *
à

Ce certificat est délivré au nom du Gouvernement

* Indiquer ici les con- }
ditions, s'il en existe, }
sous lesquelles le certi- }
ficat d'exemption est ac- }
cordé.

Il est valable jusqu'au

Délivré à , le 19

Placer ici le cachet ou la signature de l'autorité chargée de délivrer ce
certificat.

(Cachet)

Si le document est signé, le paragraphe suivant est ajouté:

Le soussigné déclare qu'il est dûment autorisé par le dit Gouvernement à
délivrer ce certificat.

(Signature)

* Indiquer ici les références aux Chapitres, Règles et paragraphes.